CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **230/2013** (ECLI:IT:COST:2013:230)
Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA PRINCIPALE**
Presidente: **GALLO** - Redattore: **CORAGGIO**
Udienza Pubblica del **18/06/2013**; Decisione del **16/07/2013**
Deposito del **23/07/2013**; Pubblicazione in G. U. **31/07/2013**
Norme impugnate: Art. 6, c. 19°, del decreto legge 06/07/2012, n. 95, convertito con modificazioni in legge 07/08/2012, n. 135.
Massime: **37353 37354 37355**
Atti decisi: **ric. 160/2012**

SENTENZA N. 230

ANNO 2013

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: Franco GALLO; Giudici : Luigi MAZZELLA, Gaetano SILVESTRI, Sabino CASSESE, Giuseppe TESAURO, Paolo Maria NAPOLITANO, Giuseppe FRIGO, Alessandro CRISCUOLO, Paolo GROSSI, Giorgio LATTANZI, Aldo CAROSI, Marta CARTABIA, Sergio MATTARELLA, Mario Rosario MORELLI, Giancarlo CORAGGIO,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale dell'articolo 6 comma 19, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, promosso dalla Regione

autonoma Sardegna con ricorso notificato il 12 ottobre 2012, depositato in cancelleria il 19 ottobre 2012 ed iscritto al n. 160 del registro ricorsi 2012.

Visti l'atto di costituzione del Presidente del Consiglio dei ministri nonché l'atto di intervento della Compagnia Italiana di Navigazione s.p.a. (C.I.N.);

udito nell'udienza pubblica del 18 giugno 2013 il Giudice relatore Giancarlo Coraggio;

uditi gli avvocati Francesco Sciaudone per la Compagnia Italiana di Navigazione s.p.a. (C.I.N.), Massimo Luciani per la Regione autonoma Sardegna e l'avvocato dello Stato Gabriella D'Avanzo per il Presidente del Consiglio dei ministri.

Ritenuto in fatto

1.− Con ricorso notificato il 12 ottobre 2012, depositato il 19 ottobre successivo e iscritto al n. 160 del registro ricorsi 2012, la Regione autonoma Sardegna ha impugnato, fra l'altro, l'articolo 6, comma 19, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per violazione del principio di leale collaborazione, dell'art. 53 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3 (Statuto speciale per la Sardegna), nonché degli artt. 3, primo comma, lettera p), 4, primo comma, lettere f) e g), e 6 dello stesso statuto speciale, quest'ultimo articolo in relazione all'art. 3 e all'art. 1, comma 837, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2007).

1.1.− La norma censurata prevede che «Le convenzioni, di cui all'art. 1, comma 5-bis, lettera f), del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° ottobre 2010, n. 163, stipulate con i soggetti aggiudicatari dei compendi aziendali, si intendono approvate e producono effetti a far data dalla sottoscrizione. Ogni successiva modificazione ovvero integrazione delle suddette convenzioni è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le regioni interessate».

A parere della ricorrente la disposizione impugnata determinerebbe l'esclusione della Regione dal procedimento avente ad oggetto le convenzioni con i soggetti che gestiscono il servizio di trasporto marittimo fra la Sardegna e il continente. L'esclusione sarebbe totale nella parte in cui si prevede che tali convenzioni si intendano approvate e producano effetti a far data dalla sottoscrizione, senza la partecipazione della Regione al relativo procedimento. L'esclusione sarebbe invece parziale nella parte in cui si prevede che le successive modificazioni o integrazioni siano approvate una volta che le Regioni interessate sono state semplicemente «sentite», senza, dunque, che sia stata acquisita l'intesa con le stesse.

La ricorrente evidenzia come la situazione della Regione autonoma Sardegna in ordine ai collegamenti marittimi sia del tutto peculiare, a causa della sua insularità, che rende la corretta gestione di tali collegamenti essenziale per lo sviluppo (industriale e turistico) dell'isola e per il soddisfacimento dei diritti dei suoi residenti.

Tale situazione di fatto troverebbe riconoscimento anche in diritto, atteso che lo statuto speciale per la Sardegna stabilisce, all'art. 53, che «La Regione è rappresentata nella elaborazione delle tariffe ferroviarie e della regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione e trasporti terrestri, marittimi ed aerei che possano direttamente interessarla», con ciò comportando la diretta presenza della Regione nei relativi procedimenti, e, da ultimo, l'art. 1, comma 837, della legge n. 296 del 2006 ha disposto che «alla regione Sardegna sono

trasferite le funzioni relative al trasporto pubblico locale (Ferrovie Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde) e le funzioni relative alla continuità territoriale».

A ciò la ricorrente aggiunge che la «continuità territoriale» sarebbe competenza specifica della Regione, sia sul piano legislativo che su quello della gestione amministrativa. E tanto, sia per l'espressa previsione normativa sopra riportata, sia in forza del cosiddetto «principio del parallelismo» di cui all'art. 6 dello statuto speciale, in base al quale la Regione ha potestà legislativa (anche) nelle materie in cui ha potestà amministrativa (sul punto viene richiamata la sentenza della Corte costituzionale n. 51 del 2006).

Viene rilevato inoltre che la disposizione censurata, proprio in una materia di sicura spettanza regionale, escludendo la Regione dal procedimento approvativo delle convenzioni ad oggi sottoscritte e riducendola al ruolo di soggetto meramente udito nel successivo ed eventuale procedimento di integrazione e modificazione delle convenzioni stesse, violerebbe il principio di leale collaborazione.

A detta della ricorrente la norma violerebbe altresì le seguenti disposizioni dello statuto speciale: a) l'art. 53, che impone la diretta partecipazione della Regione ai procedimenti che interessano i trasporti da e per il continente; b) l'art. 3, primo comma, lettera p), che riconosce alla Regione potestà legislativa esclusiva nella materia «turismo», in quanto è specifico interesse regionale assicurare collegamenti efficienti ed economici tra la regione e il continente, tali da alimentare l'industria turistica; c) l'art. 4, primo comma, lettere f) e g), che attribuisce alla Regione la competenza legislativa concorrente nelle materie «linee marittime ed aeree di cabotaggio fra i porti e gli scali della Regione» e «assunzione di pubblici servizi», sia in quanto lo stato dei collegamenti di cabotaggio è condizionato dai collegamenti da e per il continente, sia in quanto tali collegamenti sono servizi pubblici (dalla cui gestione la Regione è invece estromessa); d) l'art. 6, in relazione all'art. 3 e all'art. 1, comma 837, della legge n. 296 del 2006, perché impedisce alla Regione l'esercizio delle funzioni (sia legislative che amministrative) nella materia «continuità territoriale» che ad essa è stata trasferita con tali norme statali.

2.− Nel giudizio si è costituito il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, eccependo l'infondatezza delle censure prospettate dalla Regione autonoma Sardegna.

Il Presidente del Consiglio rileva che la norma impugnata si riferisce alle convenzioni, di cui all'art. 1, comma 5-bis, lettera f), del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125 (Misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria), convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 1° ottobre 2010, n. 163, stipulate con i soggetti aggiudicatari dei compendi che regolano i rapporti tra l'amministrazione e le società aggiudicatarie delle gare per la privatizzazione delle s.p.a. Tirrenia di navigazione e Siremar-Sicilia regionale marittima, nonché i connessi oneri di servizio pubblico conseguenti alla non remunerativitá dei servizi espletati dalle suddette società, ed evidenzia, quindi, che il sopra citato art. 1, comma 5-bis, lettera f), prevede che sono «fatti salvi» «gli schemi di convenzione di Tirrenia di navigazione s.p.a. e Siremar-Sicilia regionale marittima s.p.a., approvati in data 10 marzo 2010 con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze», e «che le relative convenzioni saranno stipulate dal Ministero concedente con i soggetti che risulteranno aggiudicatari dei compendi aziendali» delle suddette società. Detti schemi hanno formato oggetto del bando di gara per la privatizzazione delle due società, previsti dall'art. 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135 (Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee), convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166.

A parere del Presidente del Consiglio dei ministri non si ravviserebbe alcuna violazione

delle prerogative regionali, in quanto la norma è volta ad assicurare il conseguimento degli obiettivi di privatizzazione imposti dalle disposizioni di cui all'art. 19-ter, del d.l. n. 135 del 2009, miranti ad adeguare «l'ordinamento nazionale ai principi comunitari in materia di cabotaggio marittimo e liberalizzazione delle relative rotte» e, inoltre, ogni successiva modificazione o integrazione delle suddette convenzioni sarà approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le Regioni interessate.

3.− Nel giudizio è intervenuta la Compagnia Italiana di Navigazione s.p.a. (C.I.N.), chiedendo l'accoglimento delle questioni sollevate dalla ricorrente.

4.− Con memoria depositata il 21 maggio 2013, il Presidente del Consiglio ribadisce le proprie argomentazioni, rilevando che la convenzione di cui alla norma censurata è stata oggetto di gara nell'ambito della cessione dei compendi aziendali di Tirrenia di navigazione s.p.a. e che essa ha un contenuto sostanzialmente analogo a quelle di cui al comma 9 dell'art. 19-ter del d.l. n. 135 del 2009, condividendone gli obiettivi di privatizzazione, al fine di adeguare, come dispone l'incipit della norma, «l'ordinamento nazionale ai principi comunitari in materia di cabotaggio marittimo e di liberalizzazione delle relative rotte».

5.− In data 28 maggio 2013 la Regione autonoma Sardegna ha depositato memoria, eccependo l'inammissibilità dell'intervento della Compagnia Italiana di Navigazione s.p.a. (C.I.N.) e ribadendo le proprie argomentazioni a sostegno del ricorso. In particolare, oltre a sostenere il carattere innovativo della norma impugnata, la Regione ha rimarcato la propria completa estromissione dall'intero procedimento formativo della convenzione de qua.

Considerato in diritto

1.− La Regione autonoma Sardegna ha impugnato, fra l'altro, l'articolo 6, comma 19, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per violazione del principio di leale collaborazione; dell'art. 53 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3 (Statuto speciale per la Sardegna), nonché degli artt. 3, primo comma, lettera p), 4, primo comma, lettere f) e g), e 6 dello stesso statuto speciale, quest'ultimo articolo in relazione all'art. 3 e all'art. 1, comma 837, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2007).

1.1.– Restano riservate ad altre decisioni le ulteriori questioni promosse col medesimo ricorso dalla Regione autonoma Sardegna.

2.− Con ordinanza letta nella pubblica udienza del 18 giugno 2013 e allegata alla presente sentenza, è stato dichiarato inammissibile l'intervento spiegato nel giudizio dalla Compagnia Italiana di Navigazione s.p.a. (C.I.N.).

3.− La norma censurata prevede che «Le convenzioni, di cui all'art. 1, comma 5-bis, lettera f), del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125 (Misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria), convertito con modificazioni dalla legge 1° ottobre 2010, n. 163, stipulate con i soggetti aggiudicatari dei compendi aziendali, si intendono approvate e producono effetti a far data dalla sottoscrizione. Ogni successiva modificazione ovvero integrazione delle suddette convenzioni è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le regioni interessate».

3.1.− La disposizione, secondo la ricorrente, determinerebbe l'esclusione della Regione dal procedimento avente ad oggetto le convenzioni con i soggetti che gestiscono il servizio di trasporto marittimo fra la Sardegna e il continente. L'esclusione sarebbe totale nella parte in cui si prevede che tali convenzioni si intendano approvate e producano effetti a far data dalla sottoscrizione senza la partecipazione della Regione e sarebbe parziale nella parte in cui si prevede che le successive modificazioni o integrazioni siano approvate una volta che le regioni interessate siano state semplicemente «sentite», senza che di esse sia acquisita l'intesa.

Pertanto, la norma censurata, proprio in una materia di sicura spettanza regionale, escludendo la Regione dal procedimento approvativo delle convenzioni ad oggi sottoscritte e riducendola al ruolo di soggetto meramente udito nel successivo ed eventuale procedimento di integrazione e modificazione delle convenzioni stesse, violerebbe il principio di leale collaborazione.

Secondo la prospettazione della ricorrente, la disposizione impugnata si porrebbe altresì in contrasto con le seguenti disposizioni dello statuto speciale: a) l'art. 53, che impone la diretta partecipazione della Regione ai procedimenti che interessano i trasporti da e per il continente; b) l'art. 3, primo comma, lettera p), che riconosce alla Regione potestà legislativa esclusiva nella materia «turismo», in quanto è specifico interesse regionale assicurare collegamenti efficienti ed economici tra le regioni e il continente, tali da alimentare l'industria turistica; c) l'art. 4, primo comma, lettere f) e g), che attribuisce alla Regione la competenza legislativa concorrente nelle materie «linee marittime ed aeree di cabotaggio fra i porti e gli scali della Regione» e «assunzione di pubblici servizi», sia in quanto lo stato dei collegamenti di cabotaggio è condizionato dai collegamenti da e per il continente, sia in quanto tali collegamenti sono servizi pubblici; d) l'art. 6, in relazione all'art. 3 e all'art. 1, comma 837, della legge n. 296 del 2006, perché impedisce alla Regione l'esercizio delle funzioni (sia legislative che amministrative) nella materia «continuità territoriale» che ad essa è stata trasferita da quest'ultima legge.

3.2.− Secondo la difesa dello Stato non si ravviserebbe alcuna violazione delle prerogative regionali, in quanto, da un lato, la norma impugnata sarebbe volta ad assicurare il conseguimento degli obiettivi di privatizzazione imposti dalle disposizioni di cui all'art. 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135 (Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee), convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, miranti ad adeguare «l'ordinamento nazionale ai principi comunitari in materia di cabotaggio marittimo e liberalizzazione delle relative rotte» e, dall'altro lato, è previsto che ogni successiva modificazione o integrazione delle suddette convenzioni sia approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le regioni interessate.

4.− La questione proposta è in parte inammissibile e in parte fondata.

5.− E' opportuno ricostruire il quadro normativo di riferimento rilevante al fine della risoluzione della questione di costituzionalità sollevata.

5.1.− A seguito della privatizzazione del Gruppo Tirrenia − originariamente partecipato al 100% da Fintecna s.p.a., a sua volta interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze − che operava nel settore di cabotaggio marittimo offrendo servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, attraverso Tirrenia di Navigazione s.p.a. e Siremar-Sicilia regionale marittima s.p.a, il 18 luglio 2012 si è proceduto alla sottoscrizione di una nuova convenzione («Convenzione per l'esercizio di servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori, stipulata ai sensi dell'art. 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e dell'art. 19-ter del d.l. n. 135 del 2009 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 166 del 2009») tra il Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti e la Compagnia Italiana di Navigazione s.p.a. (C.I.N.), che aveva acquisito il ramo d'azienda di Tirrenia di Navigazione s.p.a.

5.2.− Le modalità e le condizioni di svolgimento del servizio pubblico di collegamento marittimo esercitato da quest'ultima erano regolate dalla convenzione di pubblico servizio stipulata il 30 luglio 1991, successivamente modificata ed integrata con l'atto modificativo di convenzione del 22 giugno 1994 e con l'atto separato di convenzione del 13 dicembre 1995 (Linee e porti da servire, tipologia e capacità delle navi, frequenze e tariffe da osservare, sovvenzione annua corrisposta dallo Stato alle società Tirrenia e Siremar). Tale convenzione (di durata ventennale) è stata prorogata per legge sino al 31 dicembre 2009, con l'art. 26 del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207 (Proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni finanziarie urgenti), convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, successivamente sino al 30 settembre 2010, con l'art. 19-ter del d.l. n. 135 del 2009, e, da ultimo, fino al completamento della procedura di privatizzazione, con l'art. 1, comma 5-bis, del d.l. n. 125 del 2010.

5.3.− L'art. 19-ter del d.l. n. 135 del 2009 ha previsto, al comma 9, la stesura di uno schema di nuova convenzione con la Tirrenia di Navigazione s.p.a. (da approvare, entro il 31 dicembre 2009, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e, in fatto, approvata il 10 marzo 2010), costituente uno degli atti di gara per la privatizzazione della società, regolamentata dal medesimo articolo.

5.4.− L'art. 1, comma 5-bis, del d.l. n. 125 del 2010, poi, sempre «al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di privatizzazione di cui all'art. 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166 […] tenuto conto della intervenuta ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria della Tirrenia di navigazione S.p.a.», alla lettera f), ha «fatto salvo» lo schema di convenzione in questione, ed ha, inoltre, individuato i soggetti legittimati a stipulare la relativa convenzione: il Ministero concedente e i soggetti che sarebbero risultati aggiudicatari dei compendi aziendali della predetta società.

6.− Tanto premesso sul contesto normativo nel quale si innesta la disposizione impugnata, l'esame del ricorso deve essere condotto separatamente per i due periodi di cui la norma è composta.

7.− Quanto al primo periodo del comma 19 dell'art. 6 del d.l. n. 95 del 2012, il quale prevede che «le convenzioni, di cui all'articolo 1, comma 5-bis, lettera f), del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° ottobre 2010, n. 163, stipulate con i soggetti aggiudicatari dei compendi aziendali, si intendono approvate e producono effetti a far data dalla sottoscrizione», il ricorso è inammissibile.

7.1.− La disposizione non introduce alcun elemento nuovo e ulteriore in ordine al contenuto delle convenzioni e alla individuazione dei soggetti coinvolti nel relativo iter formativo. Tali profili sono già oggetto di compiuta disciplina da parte dell'art. 1, comma 5-bis, lettera f), del d.l. n. 125 del 2010, il quale, come sopra evidenziato, ha cristallizzato il contenuto degli schemi di convenzione, già costituenti atti di gara nella procedura di privatizzazione di Tirrenia di Navigazione s.p.a. e approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

A fronte di tale disciplina, che ha già fissato integralmente il contenuto delle convenzioni, la disposizione in esame si limita a prevedere, al fine di assicurare certezza sulla definizione della procedura di privatizzazione, l'approvazione ope legis delle convenzioni stipulate con i soggetti aggiudicatari dei compendi aziendali (come espressamente esposto, nella seduta del 1o agosto 2012, dal Presidente della IX Commissione – Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati, chiamata ad esprimere il proprio parere alla Commissione Bilancio

in merito al disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 95 del 2012), individuando il momento (la data della sottoscrizione) a partire dal quale le stesse producono effetti.

E' pertanto evidente la natura meramente ricognitiva della disposizione in esame: essa nulla aggiunge al contenuto delle convenzioni, e cioè al profilo al quale attiene la lamentata lesione delle competenze regionali.

7.2.− Ne deriva, come questa Corte ha chiarito in casi analoghi (sentenze n. 346 del 2010 e n. 401 del 2007), il difetto, in capo alla ricorrente, di un diretto e attuale interesse a sostenere l'impugnazione proposta, e la conseguente inammissibilità di quest'ultima.

8.− Quanto al secondo periodo del comma 19 dell'art. 6 del d.l. n. 95 del 2012, secondo cui «ogni successiva modificazione ovvero integrazione delle suddette convenzioni è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le regioni interessate», il ricorso è fondato.

9.− Va preliminarmente chiarito che la materia in esame è ascrivibile in prevalenza alla «tutela della concorrenza», di competenza legislativa esclusiva dello Stato.

9.1.− Difatti, l'art. 19-ter del d.l. n. 135 del 2009 ha indicato espressamente la finalità perseguita dalla disciplina introdotta con tale norma, quella, cioè, di «adeguare l'ordinamento nazionale ai princìpi comunitari in materia di cabotaggio marittimo e di liberalizzazione delle relative rotte».

E' pur vero che nella giurisprudenza di questa Corte «si è più volte affermato che, ai fini del giudizio di legittimità costituzionale, la qualificazione legislativa non vale ad attribuire alle norme una natura diversa da quelle ad esse propria, quale risulta dalla loro oggettiva sostanza» (ex multis, sentenze n. 164 del 2012, n. 182 del 2011 e n. 247 del 2010), ma, posto che «per individuare la materia alla quale devono essere ascritte le disposizioni oggetto di censura, deve farsi riferimento all'oggetto ed alla disciplina delle medesime, tenendo conto della loro ratio e tralasciando gli aspetti marginali e gli effetti riflessi, così da identificare correttamente e compiutamente anche l'interesse tutelato (sentenze n. 430, n. 196 e n. 165 del 2007)» (sentenza n. 207 del 2010), in questo caso l'inquadramento nell'ambito della competenza statale in tema di «tutela della concorrenza» appare corretto.

9.2.− Il concetto di concorrenza ha, infatti, un contenuto complesso in quanto ricomprende non solo l'insieme delle misure antitrust, ma anche azioni di liberalizzazione, che mirano ad assicurare e a promuovere la concorrenza "nel mercato" e "per il mercato", secondo gli sviluppi ormai consolidati nell'ordinamento europeo e internazionale e più volte ribaditi dalla giurisprudenza di questa Corte (ex multis, sentenze n. 270 e n. 45 del 2010, n. 160 del 2009, n. 430 e n. 401 del 2007). Come già chiarito in altre occasioni, vanno, dunque, ricondotte a tale materia le norme che perseguono «anche il fine di ottenere un equilibrio economico-finanziario della gestione e di assicurare all'utenza efficienza ed affidabilità del servizio» (sentenze n. 142 e n. 29 del 2010, n. 246 del 2009, n. 335 e n. 51 del 2008), come, appunto, la disposizione in esame.

9.3.− Non vale a contrastare tale inquadramento quanto dedotto dalla ricorrente in ordine alla sussistenza di una competenza amministrativa della Regione in materia di «continuità territoriale», ad essa trasferita dall'art. 1, comma 837, della legge n. 296 del 2006; trasferimento che comporterebbe l'analoga estensione della competenza legislativa regionale, ai sensi dell'art. 6 dello statuto speciale.

Si deve infatti rilevare che tale trasferimento è stato oggetto di una scelta del legislatore nazionale e che pertanto nulla impedisce che lo stesso legislatore possa, con successivo atto normativo, modificare tale assetto di attribuzioni di funzioni: ciò è avvenuto appunto con la

norma impugnata.

10.− Tanto premesso, il ricorso, nella parte riguardante il secondo periodo del comma impugnato, deve ritenersi, tuttavia, fondato quanto alla violazione del principio di leale collaborazione e dell'art. 53 dello statuto speciale, pure dedotta dalla Regione.

10.1.− Difatti, la determinazione delle modalità e delle condizioni di svolgimento del servizio di collegamento marittimo avente ad oggetto in particolare la Regione autonoma Sardegna è espressione di un potere, sì, statale, in quanto pertinente alla concorrenza, ma che tocca direttamente un interesse differenziato della Regione e che interferisce in misura rilevante sulle scelte rientranti nelle competenze della medesima, quali il turismo e l'industria alberghiera.

Orbene, in presenza di una simile sovrapposizione di competenze, come evidenziato in altre occasioni da questa Corte, il legislatore statale avrebbe dovuto attribuire adeguato rilievo al principio di leale collaborazione, «le cui potenzialità precettive si manifestano compiutamente negli ambiti di intervento nei quali s'intrecciano interessi ed esigenze di diversa matrice» (sentenza n. 33 del 2011). E l'applicazione di questo canone impone alla legge statale di predisporre adeguate modalità di coinvolgimento delle Regioni a salvaguardia delle loro competenze.

10.2.− Tali modalità sono nella specie delineate dall'art. 53 dello statuto speciale, secondo il quale «la Regione è rappresentata nella elaborazione delle tariffe ferroviarie e della regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione e trasporti terrestri, marittimi ed aerei che possano direttamente interessarla». Esso richiede una reale e significativa partecipazione della Regione alla elaborazione delle tariffe e alla regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione con l'isola.

Siffatta partecipazione non è garantita dalla formula «sentite le regioni interessate» della norma censurata, che si limita ad imporre la mera acquisizione del parere, risultando, invece, necessario un procedimento che assicuri un efficace coinvolgimento della Regione e che evoca, quindi, la figura dell'intesa fra i due enti.

11.− Deve, pertanto, essere dichiarata la illegittimità costituzionale dell'art. 6, comma 19, secondo periodo, del d.l. n. 95 del 2012, nella parte in cui non contiene, dopo le parole «sentite le regioni interessate», le parole «e d'intesa con la Regione Sardegna».

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

riservata a separate pronunce la decisione delle ulteriori questioni di legittimità del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

1) dichiara l'illegittimità costituzionale dell'articolo 6, comma 19, secondo periodo, del d.l. n. 95 del 2012, nella parte in cui non contiene, dopo le parole «sentite le regioni interessate», le parole «e d'intesa con la Regione Sardegna»;

2) dichiara inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell'articolo 6, comma

19, primo periodo, del d.l. n. 95 del 2012, promossa, in riferimento al principio di leale collaborazione nonché agli artt. 3, primo comma, lettera p), 4, primo comma, lettere f) e g), 6 e 53 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3 (Statuto speciale per la Sardegna), dalla Regione autonoma Sardegna, con il ricorso in epigrafe.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 16 luglio 2013.

F.to:

Franco GALLO, Presidente

Giancarlo CORAGGIO, Redattore

Gabriella MELATTI, Cancelliere

Depositata in Cancelleria il 23 luglio 2013.

Il Direttore della Cancelleria

F.to: Gabriella MELATTI

ALLEGATO:

ORDINANZA LETTA ALL'UDIENZA DEL 18 GIUGNO 2013

ORDINANZA

Visto l'atto di costituzione in giudizio per intervento della Compagnia italiana di navigazione Spa (CIN).

Considerato che il giudizio di costituzionalità delle leggi, promosso in via di azione ai sensi dell'art. 127 Cost. e degli artt. 31 e seguenti della legge 11 marzo 1953, n. 87 (Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale), è configurato come svolgentesi esclusivamente fra soggetti titolari di potestà legislativa, fermi restando, per i soggetti privi di tale potestà, i mezzi di tutela delle loro posizioni soggettive, anche costituzionali, di fronte ad altre istanze giurisdizionali ed eventualmente anche di fronte a questa Corte in via incidentale;

che pertanto, alla stregua della normativa in vigore e conformemente alla costante giurisprudenza di questa Corte (sentenze n. 245 e n. 114 del 2012, n. 246 del 2009, n. 405 del 2008 e n. 469 del 2005), non è ammesso l'intervento in tali giudizi di soggetti privi di potere legislativo;

che la Compagnia italiana di navigazione Spa (CIN) è priva di potestà legislativa.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

dichiara inammissibile l'intervento spiegato dalla Compagnia italiana di navigazione Spa (CIN) nel giudizio di legittimità costituzionale di cui al Registro Ricorsi n. 160 del 2012.

F.to: Franco GALLO, Presidente

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.