

CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **2/2014** (ECLI:IT:COST:2014:2)

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

Presidente: **SILVESTRI** - Redattore: **NAPOLITANO**

Udienza Pubblica del **22/10/2013**; Decisione del **13/01/2014**

Deposito del **13/01/2014**; Pubblicazione in G. U. **15/01/2014**

Norme impugnate: Art. 2 della legge della Regione Toscana 24/11/2012, n. 64.

Massime: **37587**

Atti decisi: **ric. 8/2013**

SENTENZA N. 2

ANNO 2014

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE COSTITUZIONALE

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

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale dell'art. 2 della legge della Regione Toscana 24 novembre 2012, n. 64 (Modifiche alla l.r. 69/2008, alla l.r. 65/2010, alla l.r. 66/2011, alla l.r. 68/2011 e alla l.r. 21/2012), promosso dal Presidente del Consiglio dei ministri con ricorso notificato il 21-28 gennaio 2013, depositato in cancelleria il 24 gennaio 2013 ed iscritto al n. 8 del registro ricorsi 2013.

Visto l'atto di costituzione della Regione Toscana;

udito nell'udienza pubblica del 22 ottobre 2013 il Giudice relatore Paolo Maria Napolitano;

uditi l'avvocato dello Stato Stefano Varone per il Presidente del Consiglio dei ministri e l'avvocato Marcello Cecchetti per la Regione Toscana.

Ritenuto in fatto

1. – Con ricorso notificato a mezzo del servizio postale il 21-28 gennaio 2013 e depositato nella cancelleria della Corte costituzionale il 24 gennaio 2013, il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, ha impugnato, in riferimento all'art. 117, commi primo e secondo, lettera e), della Costituzione, l'art. 2 della legge della Regione Toscana 24 novembre 2012, n. 64 (Modifiche alla l.r. 69/2008, alla l.r. 65/2010, alla l.r. 66/2011, alla l.r. 68/2011 e alla l.r. 21/2012).

1.1. – Secondo il ricorrente, la norma regionale impugnata, inserendo nell'art. 82 della legge della Regione Toscana 29 dicembre 2010, n. 65 (Legge finanziaria per l'anno 2011), il comma 1-bis – il quale prevede che «Nelle more dell'espletamento della procedura concorsuale per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma al gestore unico di cui all'articolo 90 e fino al subentro dello stesso, gli enti locali competenti provvedono, nei limiti degli stanziamenti di bilancio, a garantire la continuità del servizio reiterando, anche oltre il primo biennio, i provvedimenti di emergenza emanati ai sensi del comma 1» –, verrebbe a violare la competenza legislativa esclusiva dello Stato in materia di tutela della concorrenza, di cui all'art. 117, secondo comma, lettera e), nonché il primo comma del ricordato art. 117, in quanto si porrebbe in contrasto con l'art. 5 del Regolamento CE 23 ottobre 2007, n. 1370 (Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto dei passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio – CEE – n. 1191/69 e – CEE – n. 1107/70).

1.2. – L'art. 5, comma 5, del Regolamento CE n. 1370 del 2007, difatti, stabilisce che: «L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. [...] I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni».

Pertanto, a detta del ricorrente, poiché il comma 1-bis, introdotto dall'art. 2 della legge della Regione Toscana n. 64 del 2012, consente agli enti locali la possibilità di adottare un secondo provvedimento di proroga successivo a quello già disposto e per il quale non viene precisata la durata («anche oltre il primo biennio»), non solo si porrebbe in contrasto con quanto previsto dal diritto europeo, ma recherebbe anche un grave vulnus al principio della libera concorrenza, che la disciplina comunitaria intende salvaguardare.

Le finalità del citato Regolamento CE, prosegue l'Avvocatura dello Stato, sono difatti indirizzate a tutelare al massimo il principio della libera concorrenza, così che eventuali deroghe allo stesso – nel caso di specie, la proroga dei contratti in essere per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma – debbono sia rispondere a circostanze eccezionali (nel regolamento si parla di procedimenti «emergenziali»), sia essere temporalmente limitate, e sono, comunque, possibili solo se necessarie per assicurare la continuità dei servizi di trasporto pubblico; condizioni che non sembrerebbero essere state rispettate dalla disposizione regionale impugnata.

Non sanerebbero, poi, secondo il ricorrente, il vizio di legittimità costituzionale della norma sospettata neanche eventuali considerazioni relative alla naturale scadenza di un contratto né l'inerzia dell'amministrazione competente nel dare tempestivamente avvio alle procedure per un nuovo affidamento.

1.3.- Infine, si sottolinea come il legislatore regionale, con la disposizione in oggetto, avrebbe trascurato di fissare un termine certo entro il quale la Regione e gli enti locali sarebbero stati tenuti necessariamente a provvedere alle procedure concorsuali per l'affidamento del servizio, previsione che - a parere del ricorrente - avrebbe quanto meno circoscritto «temporalmente il sacrificio della concorrenza che deriva dall'affidamento diretto, riconducendolo nei termini di eccezionalità e di proporzionalità (il minimo possibile nella situazione emergenziale)».

Alla luce di quanto esposto, il Presidente del Consiglio dei ministri chiede che la Corte costituzionale dichiari l'illegittimità dell'art. 2 della legge della Regione Toscana n. 64 del 2012 per violazione dell'art. 117, commi primo e secondo, lettera e), Cost.

2.- Nel giudizio si è costituita la Regione Toscana, in persona della Presidente pro tempore della Giunta regionale, chiedendo che il ricorso sia respinto, in quanto infondato per i motivi di seguito esposti.

2.1.- La difesa regionale premette che, con la legge reg. n. 65 del 2010, la Regione Toscana, anticipando le recenti scelte legislative nazionali, ha riformato la disciplina del trasporto pubblico locale al fine di aumentare l'efficienza e l'efficacia del sistema tramite l'individuazione «dell'ambito territoriale ottimale unico di livello regionale, nonché attraverso l'individuazione e l'incentivazione di un nuovo modello di governo del sistema, che, garantendo la partecipazione dei vari livelli istituzionali, avrebbe dovuto consentire, a partire dal 2012, il passaggio ad un unico soggetto gestore, con massima semplificazione delle procedure, maggiori economie di scala ed ottimizzazione delle risorse».

Quindi, prosegue la resistente, con la messa a regime della riforma del trasporto pubblico locale (che, peraltro, si è inserita «in un quadro di incertezza normativa ed economico finanziaria»), si è maggiormente evidenziata l'esigenza di intervenire sulla durata dei contratti in essere, per poter consentire la prosecuzione dei servizi di trasporto sino al termine di decorrenza del nuovo affidamento. Pertanto, la Regione Toscana ha avviato la procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio, senza, però, riuscire a portarla a termine per l'aggravarsi della crisi economica finanziaria che ha prodotto un'ulteriore ed imprevista riduzione dei fondi statali per il trasporto pubblico locale. In tal modo, si è determinata la necessità di una nuova programmazione delle risorse disponibili sul bilancio regionale ed un rinvio dell'espletamento delle procedure di gara per il gestore unico.

Da ciò la necessità, per la Regione, di individuare uno strumento normativo idoneo a garantire la continuità del servizio di trasporto su gomma, stante la scadenza, nel 2010, dei contratti stipulati dalle Province a seguito di gara per l'affidamento dei servizi in oggetto e l'impossibilità di bandire la seconda tornata di gare, a causa delle già ricordate riduzioni dei trasferimenti statali destinati al settore.

2.1.1.- In un primo momento - prosegue la resistente Regione - gli enti locali hanno cercato di garantire comunque la prosecuzione del servizio, in applicazione dell'art. 82, comma 1, della legge reg. n. 65 del 2010, attraverso atti di imposizione degli obblighi di servizio, di cui all'art. 5, comma 5, del ricordato Regolamento CE.

In proposito, si ricorda che il legislatore statale - allo scopo di adeguare la normativa nazionale a quella europea - con l'art. 4, comma 32-ter, del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138 (Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo), convertito,

con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 14 settembre 2011, n. 148, ha imposto ai gestori l'obbligo di assicurare l'integrale e regolare prosecuzione dell'attività, al fine di mantenere i servizi a prescindere dal titolo di affidamento e dalle relative originarie scadenze.

Venuta meno questa ultima norma a seguito della dichiarazione di illegittimità della medesima da parte della Corte costituzionale con la sentenza n. 199 del 2012, ed essendosi ulteriormente aggravata la situazione finanziaria - al riguardo la difesa regionale ricorda come l'art. 16-bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini), convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 7 agosto 2012, n. 135, abbia rinviato ad un decreto ministeriale il compito di definire criteri e modalità con cui trasferire le risorse alle Regioni - si è verificata una situazione di sempre maggiore incertezza ed indeterminatezza sulle risorse disponibili per il trasporto pubblico locale, che ha inevitabilmente prodotto la totale paralisi di ogni pur minima programmazione del servizio, data l'impossibilità di aggiudicare la gara senza conoscere «se, quando e quante risorse sar[ebbero state] disponibili».

2.2.- Alla luce di tali considerazioni, conclude la difesa regionale, le circostanze eccezionali ed imprevedibili evocate dal comma 5 dell'art. 5 del richiamato Regolamento CE, atte a legittimare, come più analiticamente precisa in seguito, l'adozione di provvedimenti emergenziali da parte della Regione, sembrano essersi verificate. Di conseguenza, il legislatore regionale, con la disposizione impugnata, ha solo cercato di evitare il rischio di interruzioni nello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale (peraltro in ossequio alla ratio stessa della normativa comunitaria); rischio concreto ed imminente a causa dell'impossibilità, in assenza della necessaria copertura finanziaria, di attivare, nei tempi previsti, l'affidamento del nuovo contratto di servizio.

Né, prosegue la difesa regionale, vi sarebbe stata «inerzia [...] nel dare tempestivamente avvio alle procedure per un nuovo affidamento» da parte della Regione Toscana, la quale, al contrario «ha provveduto ad iniziare la procedura di gara, che non ha potuto essere completata, in quanto lo Stato non ha ancora erogato le risorse per il trasporto pubblico locale, che, comunque, doveva essere garantito».

2.2.1.- Infine, la Regione Toscana sottolinea come i provvedimenti di emergenza di cui all'articolo 82, comma l-bis, della legge reg. n. 65 del 2010 «non costituirebbero una mera estensione di quelli adottati ai sensi del comma l, ma si fondano su un presupposto fattuale distinto e sopravvenuto».

Il comma l dell'art. 82 della ricordata legge regionale, difatti, prevede la proroga dei contratti in essere per consentire la messa a regime della riforma del trasporto pubblico locale (TPL), mentre il comma l-bis la prevede al fine di scongiurare il rischio di interruzione dei servizi a causa della carenza di risorse a copertura del servizio, la quale, del resto, non ha consentito alla Regione di completare le procedure di gara per l'affidamento al gestore unico, entro i termini preventivati.

2.2.2.- Da ultimo, la Regione ricorda di avere sottoposto, con nota 17 settembre 2012, un quesito in merito a tale questione alla Commissione europea, ottenendo una risposta che, nel complesso e difficile quadro normativo e finanziario italiano, considera possibile l'applicazione al caso di specie dell'art. 5, comma 5, del citato Regolamento CE n. 1370 del 2007.

Tutto ciò premesso, la Regione resistente chiede alla Corte costituzionale una declaratoria di infondatezza della questione di illegittimità costituzionale in esame.

3.- In prossimità dell'udienza pubblica, la Regione Toscana ha depositato memoria nella quale ribadisce i motivi, già esposti nell'atto di costituzione in giudizio, che avrebbero impedito alla stessa di espletare gare pubbliche per la selezione del gestore, consistenti sia nella

riduzione dei finanziamenti statali alle Regioni, sia nella non prevedibilità della entità dei medesimi e della loro durata nel tempo, in relazione ai progressivi contenimenti di spesa determinati dai reiterati interventi di finanza pubblica.

Pertanto, stante la delineata incertezza e precarietà della situazione finanziaria regionale, la Toscana aveva potuto garantire, di volta in volta, l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale solo per periodi inferiori all'anno e non, come previsto dall'art. 15 della legge della Regione Toscana 31 luglio 1998, n. 42 (Norme per il trasporto pubblico locale), per un lasso di tempo non inferiore ai tre anni.

Solo dal 2014 - precisa la difesa regionale - la Toscana potrà garantire la disponibilità finanziaria necessaria per poter espletare la gara finalizzata al rinnovo dei contratti in concessione per l'affidamento del servizio pubblico locale grazie al nuovo meccanismo di concorso finanziario dello Stato agli oneri relativi al trasporto pubblico locale previsto dal legislatore nazionale per fronteggiare la situazione di emergenza creatasi.

Inoltre, conclude la difesa della Regione Toscana, è da tenere presente che la disposizione impugnata si è limitata a recepire una norma comunitaria, peraltro nell'ambito del trasporto pubblico locale, cioè di una materia di competenza legislativa regionale, allo scopo di impedire l'interruzione di tale servizio, con grave conseguente danno per l'intera collettività.

Né, nel caso di specie, sarebbe stata violata alcuna norma statale in tema di tutela della concorrenza, in quanto i gestori titolari dei contratti scaduti o in scadenza erano stati scelti in base alla legge reg. n. 42 del 1998 e la nuova gara, «res[a] non attuabile per la carenza oggettiva [...] di risorse nazionali», era stata prevista in base a quanto disposto dagli articoli dall'83 al 91 della legge reg. n. 65 del 2010.

Pertanto, sulla base di tali considerazioni e rinviando integralmente a quanto già esposto nell'atto di costituzione, la resistente insiste perché la questione promossa dal Presidente del Consiglio dei ministri venga dichiarata non fondata.

Considerato in diritto

1.- Il Presidente del Consiglio dei ministri ha promosso - in riferimento all'art. 117, commi primo e secondo, lettera e), della Costituzione - questione di legittimità costituzionale dell'art. 2 della legge della Regione Toscana 24 novembre 2012, n. 64 (Modifiche alla l.r. 69/2008, alla l.r. 65/2010, alla l.r. 66/2011, alla l.r. 68/2011 e alla l. r. 21/2012), nella parte in cui inserisce nell'art. 82 della legge della Regione Toscana 29 dicembre 2010, n. 65 (Legge finanziaria per l'anno 2011) il comma 1-bis.

Con tale disposizione, per il ricorrente, la Regione reitera la proroga dei contratti di affidamento in concessione relativi a servizi pubblici locali, in particolare al trasporto pubblico locale su gomma, senza peraltro stabilire un termine finale (revocando, tra l'altro, un bando di gara per le nuove concessioni, che doveva anche realizzare un sistema di trasporti regionali integrato), contratti che erano stati già prorogati dal comma 1 dello stesso art. 82 - al fine di garantire la continuità del servizio fino all'espletamento della procedura concorsuale - in applicazione di quanto previsto dal comma 5 dell' art. 5 del Regolamento CE 23 ottobre 2007, n. 1370 (Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto dei passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio - CEE - n. 1191/69 e - CEE - n. 1107/70).

1.1.- L'art. 5 del citato Regolamento (recepito dall'art. 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99, recante «Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in

materia di energia», il quale espressamente prevede che le Autorità competenti possano avvalersi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di quanto stabilito dall'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6 di tale regolamento), infatti, disciplina le modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico passeggeri su strada e su ferrovia, con efficacia precettiva vincolante per gli Stati membri dal 3 dicembre 2009.

In particolare, il comma 5 stabilisce – per fare fronte a situazioni di emergenza in caso di interruzione o possibilità d'interruzione del servizio – che gli enti locali competenti, «nelle more dell'espletamento della procedura concorsuale per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma al gestore unico di cui all'articolo 90 e fino al subentro dello stesso», possano adottare provvedimenti di emergenza, i quali assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. La citata norma comunitaria precisa, altresì, che «i contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni».

1.2.– Secondo il ricorrente, l'art. 2 della legge della Regione Toscana n. 64 del 2012, così stabilendo, nel rimettere «alla facoltà degli enti locali la possibilità di adottare un secondo provvedimento di proroga successivo al primo già disposto, senza peraltro circoscriverne nel tempo la durata», violerebbe sia il primo comma dell'art. 117, Cost., in quanto si porrebbe in contrasto con le finalità concorrenziali perseguite dal diritto europeo (in particolare, con l'art. 5 del Regolamento CE n. 1370 del 2007), sia il secondo comma, lettera e), del medesimo articolo della Costituzione, in quanto arrecherebbe un grave vulnus alla regole della libera concorrenza, venendo ad invadere la potestà legislativa esclusiva dello Stato in tale materia.

2.– In riferimento alla violazione dell'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost. la questione è fondata.

2.1.– È necessario, preliminarmente, individuare la materia, tra quelle contemplate dall'art. 117 Cost., alla quale ricondurre la disciplina in esame: in particolare, secondo quanto prescrive la costante giurisprudenza di questa Corte, tenendo presente l'oggetto e la disciplina da essa prevista, nonché l'interesse da essa tutelato, al fine di verificare se al legislatore regionale sia consentito di stabilire, come nel caso in esame, la proroga delle precedenti concessioni relativamente al trasporto pubblico locale, senza limiti di tempo.

Non può essere condivisa l'opinione espressa dalla difesa della Regione resistente, secondo la quale la norma censurata sarebbe riconducibile alla materia del trasporto pubblico locale, materia di competenza legislativa regionale di tipo residuale, ai sensi del quarto comma dell'art. 117 Cost. (sentenza n. 222 del 2005). La disposizione in esame – pur avendo attinenza con detta materia – disciplina (peraltro in maniera difforme dalla normativa nazionale) modalità di affidamento della gestione di servizi pubblici locali di rilevanza economica, ed è riconducibile «secondo consolidata giurisprudenza della Corte, [...] alla materia "tutela della concorrenza", di competenza esclusiva statale, tenuto conto della sua incidenza sul mercato» (sentenza n. 46 del 2013).

Del resto, in numerose pronunce, questa Corte ha precisato che le materie di competenza esclusiva e nel contempo «trasversali» dello Stato, come la tutela della concorrenza di cui all'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost. – stante il loro carattere «finalistico» – «possono influire su altre materie attribuite alla competenza legislativa concorrente o residuale delle Regioni fino ad incidere sulla totalità degli ambiti materiali entro i quali si applicano», quale, appunto, nel caso in oggetto, quella della disciplina del trasporto pubblico locale (sentenze n. 291 e n. 18 del 2012; n. 150 del 2011; n. 288 del 2010; n. 431, n. 430, n. 401, n. 67 del 2007 e n. 80 del 2006).

2.2.– La disciplina delle modalità dell'affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica è, quindi, da ricondurre alla materia della tutela della concorrenza, di competenza legislativa esclusiva dello Stato, ai sensi del comma secondo, lettera e), dell'art. 117 Cost., tenuto conto della sua diretta incidenza sul mercato e «perché strettamente funzionale alla gestione unitaria del servizio» (ex plurimis: sentenze n. 46 del 2013; n. 62 e n. 32 del 2012; n. 339, n. 320, n. 187 e n. 128 del 2011; n. 325 del 2010). Lo scrutinio di legittimità costituzionale va, pertanto, effettuato con riferimento alla copiosa giurisprudenza relativa a questa materia.

2.2.1.– Anche recentemente questa Corte, con la sentenza n. 173 del 2013 – dichiarando l'illegittimità costituzionale di una norma della Regione Liguria che prevedeva, in tema di demanio marittimo, una proroga automatica delle concessioni già esistenti senza fissazione di un termine di durata – ha ribadito che «il rinnovo o la proroga automatica delle concessioni viola l'art. 117, primo comma, Cost., per contrasto con i vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario in tema di libertà di stabilimento e di tutela della concorrenza, determinando altresì una disparità di trattamento tra operatori economici, in violazione dell'art. 117, secondo comma, lettera e), dal momento che coloro che in precedenza non gestivano il demanio marittimo non hanno la possibilità, alla scadenza della concessione, di prendere il posto del vecchio gestore se non nel caso in cui questi non chieda la proroga o la chieda senza un valido programma di investimenti. Al contempo, la disciplina regionale impedisce l'ingresso di altri potenziali operatori economici nel mercato, ponendo barriere all'ingresso, tali da alterare la concorrenza».

Uguualmente, con espresso riferimento a possibilità di rinnovi o proroghe automatiche di contratti in concessione relativi al trasporto pubblico locale, questa Corte ha reiteratamente affermato che non è consentito al legislatore regionale disciplinare il rinnovo o la proroga automatica delle concessioni alla loro scadenza – in contrasto con i principi di temporaneità e di apertura alla concorrenza – poiché, in tal modo, dettando vincoli all'entrata, verrebbe ad alterare il corretto svolgimento della concorrenza nel settore del trasporto pubblico locale, determinando una disparità di trattamento tra operatori economici ed invadendo la competenza esclusiva del legislatore statale di cui all'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost.

È stata, pertanto, dichiarata l'illegittimità costituzionale di disposizioni regionali, le quali prevedevano la possibilità di proroghe automatiche di contratti di trasporto pubblico locale (sentenza n. 123 del 2011), ovvero il mantenimento di affidamenti preesistenti in capo agli stessi concessionari di servizi di trasporto pubblico locale oltre il termine ultimo previsto dal legislatore statale per il passaggio al nuovo sistema di affidamento di tali servizi tramite procedure concorsuali (sentenza n. 80 del 2011).

2.2.2.– Di conseguenza, è solo con l'affidamento dei servizi pubblici locali mediante procedure concorsuali che si viene ad operare una effettiva apertura di tale settore e a garantire il superamento di assetti monopolistici. In particolare, si è più volte sottolineato al riguardo che «la disciplina delle procedure di gara, la regolamentazione della qualificazione e selezione dei concorrenti, delle procedure di affidamento e dei criteri di aggiudicazione mirano a garantire che le medesime si svolgano nel rispetto delle regole concorrenziali e dei principi comunitari della libera circolazione delle merci, della libera prestazione dei servizi, della libertà di stabilimento, nonché dei principi costituzionali di trasparenza e parità di trattamento. La gara pubblica, dunque, costituisce uno strumento indispensabile per tutelare e promuovere la concorrenza (sentenze n. 401 del 2007 e n. 1 del 2008)» (sentenza n. 339 del 2011).

2.3.– Anche nel caso di specie, la norma impugnata – nello stabilire la possibilità, per gli enti locali, di reiterare la proroga dei contratti dei gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, senza neppure che vi sia l'indicazione di un termine finale di cessazione delle medesime – ha posto in essere una disciplina che opera una distorsione nel concetto di concorrenza ponendosi in contrasto con i principi generali, stabiliti dalla legislazione statale.

Né ha valore quanto affermato dalla Regione circa il, peraltro non univoco, contenuto della risposta che la Direzione generale della mobilità e dei trasporti della Commissione europea ha fornito al quesito relativo alla possibilità di reiterare, in situazioni emergenziali, anche oltre i due anni previsti dal comma 5 dell'art. 5 del Regolamento CE n.1370/2007, le misure consentite da tale disposizione. Infatti, pur prescindendo dalla circostanza che se il quesito fosse stato indirizzato anche alla Direzione generale per la concorrenza la risposta, in particolare con riferimento alla mancanza di qualsivoglia termine finale per l'attivazione delle procedure ad evidenza pubblica, forse sarebbe stata più completa, in ogni caso, trattandosi di materia attinente alla tutela della concorrenza, è solo il legislatore statale che, in base all'ordinamento costituzionale italiano, deve farsi carico di eventuali problemi emergenziali.

3.– Alla luce di tali considerazioni, l'art. 2 della legge della Regione Toscana n. 64 del 2012, deve essere dichiarato costituzionalmente illegittimo per violazione dell'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost.

Restano assorbite le censure sollevate nei confronti del medesimo art. 2 in riferimento all'art. 117, primo comma, Cost.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art. 2 della legge della Regione Toscana 24 novembre 2012, n. 64 (Modifiche alla l.r. 69/2008, alla l.r. 65/2010, alla l.r. 66/2011, alla l.r. 68/2011 e alla l. r. 21/2012), nella parte in cui inserisce il comma 1-bis nell'articolo 82 della legge della Regione Toscana 29 dicembre 2010, n. 65 (Legge finanziaria per l'anno 2011).

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 13 gennaio 2014.

F.to:

Gaetano SILVESTRI, Presidente

Paolo Maria NAPOLITANO, Redattore

Gabriella MELATTI, Cancelliere

Depositata in Cancelleria il 13 gennaio 2014.

Il Direttore della Cancelleria

F.to: Gabriella MELATTI

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.