

**Sentenza:** 9 maggio 2024, n. 133

**Materia:** trasporto pubblico locale

**Parametri invocati:** 2, 3, 5, 77, 81, 97, 81, 117, terzo e quarto comma, 118, 119 e 120 della Costituzione

**Giudizio:** legittimità costituzionale in via principale

**Ricorrente:** Regioni Veneto, Piemonte e Campania

**Oggetto:** art. 17, comma 1, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici), convertito, con modificazioni, nella legge 9 ottobre 2023, n. 136

**Esito:** inammissibilità o infondatezza delle questioni sollevate

**Estensore nota:** Carla Paradiso

**Sintesi:**

Con tre distinti ricorsi le Regioni Veneto, Piemonte e Campania hanno impugnato l'articolo 17, comma 1, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici), convertito, con modificazioni, nella legge 9 ottobre 2023, n. 136, con riguardo alla ripartizione del fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, (cosiddetto fondo TPL), che introduce alcune modifiche ai criteri di riparto previsti dall'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, come convertito e successivamente modificato da ultimo a seguito della riforma operata dal decreto-legge 176/2022, convertito nella legge n. 6 del 2023.

Secondo le ricorrenti, le modifiche introdotte sarebbero tali da privilegiare le regioni che maggiormente finanziano con risorse proprie i servizi di trasporto pubblico locale, sostanzialmente reintroducendo, per il tramite dei costi standard "totali" il criterio della spesa storica, così discriminando le altre regioni, fra cui rientrerebbero le ricorrenti. Queste ultime, a causa delle minori risorse assegnate, si troverebbero nella condizione di non poter erogare tutte le prestazioni da esse deliberate, con conseguente lesione del potere di gestione del servizio di trasporto pubblico regionale e locale, ambito che rientra nella competenza legislativa regionale residuale, nonché dell'autonomia finanziaria regionale, considerato che non disporrebbero delle risorse necessarie a finanziare integralmente le funzioni pubbliche loro attribuite, con conseguente violazione degli articoli 117, 118 e 119 della Costituzione.

Sempre secondo le ricorrenti, le medesime previsioni si porrebbero, inoltre, in contrasto con gli articoli 3 e 97 della Costituzione, in considerazione dei gravi disagi che si produrrebbero – per effetto della irragionevole riduzione dell'assegnazione delle risorse del fondo a scapito solo di alcune regioni – nello svolgimento del servizio pubblico di trasporto locale e regionale nelle medesime regioni; nonché con l'articolo 81 della Costituzione in quanto le minori risorse accordate, a fine esercizio, alle regioni discriminate, come le ricorrenti, farebbero venir meno la copertura finanziaria della spesa a suo tempo deliberata.

La Corte ricostruisce il quadro normativo in cui si collocano le modifiche introdotte dalla norma impugnata, disposizione che è intervenuta a modificare ulteriormente i criteri di riparto fra le Regioni delle risorse del "Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario" (Fondo TPL), che erano stati introdotti dal decreto-legge n. 176 del 2022, convertito nella legge n. 6 del 2023, per superare il sistema incentrato sulla valorizzazione della spesa in precedenza sostenuta dalle singole Regioni per l'erogazione dei servizi in questione

(cosiddetta “spesa storica”). A tal fine, nel decreto-legge n. 176 del 2022 si era disposto che le risorse stanziato dallo Stato sarebbero state assegnate alle Regioni, per una quota pari al 50 per cento, sulla base dei “costi standard” e, per la restante quota, sulla base dei “livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale” (LAS), che avrebbero dovuto essere definiti con decreto interministeriale, previa intesa con Regioni ed enti locali in sede di Conferenza unificata.

La mancata adozione di tale decreto interministeriale ha reso urgente l’assunzione di un criterio correttivo del precedente sistema e, a tale scopo, la norma impugnata ha previsto: a) una applicazione immediata, ma solo parziale, del criterio del “costo standard”, computato però considerando il complesso dei servizi di trasporto pubblico locale erogati sul territorio di ciascuna Regione (costo standard totale); b) un regime transitorio (limitato agli anni 2023 e 2024), volto a garantire, data la mancata adozione dei LAS, un’assegnazione di risorse non inferiore a quella risultante dalla ripartizione del fondo per l’anno 2020 (c.d. “clausola di garanzia”); c) che, nelle more dell’adozione del decreto di definizione dei LAS, le risorse residue del fondo sono ripartite con riferimento esclusivo ai costi standard totali.

La Corte richiama la propria giurisprudenza, in particolare la sentenza 155 del 2020, con cui ha affermato il principio secondo cui grava sulla Regione che contesta le modalità con cui il legislatore statale ha stabilito una determinata riduzione di risorse, presuntivamente tale da impedire o rendere difficile l’esercizio delle sue funzioni, l’onere di fornire una adeguata prova di tale situazione.

Nel caso di specie, l’evoluzione della normativa sopra richiamata – che è ancora in attesa di andare a regime una volta emanato il decreto di definizione dei LAS – e la successione dei provvedimenti di riparto delle risorse del fondo TPL, quale si è avuta fino al 2023, non assegnano al mutamento dei criteri di ripartizione delle predette risorse stabilito dall’impugnato articolo 17 del decreto-legge n. 104 del 2023, come convertito, l’evidenza della pretesa lesione. Nel 2023, infatti, il nuovo criterio (dei costi standard totali) risulta utilizzato solo con riferimento alle risorse aggiuntive (rispetto a quelle individuate e ripartite in linea con quanto accaduto nell’anno 2020), mentre il precedente criterio dei costi standard puri non ha mai trovato applicazione, come risulta confermato dai decreti ministeriali di riparto adottati fino al 2023. Peraltro, la clausola di garanzia, in virtù della quale l’applicazione dei nuovi criteri non deve determinare, in ogni caso, per ciascuna regione, un’assegnazione di risorse inferiore a quella risultante dalla ripartizione del fondo per l’anno 2020, al fine di «*garantire una ragionevole certezza delle risorse disponibili*», permane anche nell’articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, così come modificato dalla disposizione impugnata ed è destinato a operare anche per il futuro.

La Corte costituzionale ha ritenuto non fondate tutte le censure, considerato che, a fronte della mancanza di indizi che rivelino in maniera palese la violazione del principio di corrispondenza fra funzioni e risorse, le ricorrenti non hanno fornito documentazione di alcun genere a sostegno dell’evocata lesione e dunque non hanno adempiuto al preciso onere di fornire adeguata prova dell’impossibilità dello svolgimento delle funzioni per effetto della disposizione statale impugnata; la relativa questione promossa dalle Regioni Veneto, Piemonte e Campania risulta priva di fondamento, così come le censure di violazione del principio di buon andamento dell’amministrazione e dell’obbligo di copertura finanziaria delle spese.

Infine, la Corte pur dichiarando non fondata le questioni sollevate dalle Regioni, ha espresso l’auspicio che «*quanto al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale, si porti al più presto a conclusione il complesso iter di transizione ai costi e fabbisogni standard, prefigurato già dalla legge n. 42 del 2009 e funzionale ad assicurare gli obiettivi di servizio pubblico e il sistema di perequazione*».