

Diritto e politica dei trasporti

rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo II/2022

Promossa da
demetra
CENTRO STUDI

anno 5, n. 9 (II-2022)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (*Development of European Mediterranean Transportation*), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi “G. Marconi” di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Diritto e politica dei trasporti è una Rivista *on-line* e *open-access*, classificata dall’Anvur tra le riviste di classe A nell’area disciplinare 12 (Scienze giuridiche), indicizzata da DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) e da ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Diritto e politica dei trasporti is an *on-line*, *open-access* Anvur class A Journal, subject area 12 (Law). It is indexed in DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) and in ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra
Pubblicato nel mese di gennaio 2023

Comitato di direzione/Executive Editors

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees’ Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
†Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE – York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation – ECU, Perth, Australia)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Aeroporti 2030)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martin Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo - Brasile)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (L.U.I.S.S. “G. Carli” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè	Prof. Marco Ragusa
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Annarita Iacopino	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Luigi De Propriis	Prof.ssa Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Ersilia Sanginario
Avv. Marco Di Giugno	Avv. Emanuela Lanzi	Avv. Francesco Scalia
Dott. Federico Di Palma	Dott. Antonio Mitrotti	Prof.ssa Martina Sinisi
Avv. Fabrizio Doddi	Avv. Andrea Nardi	Dott.ssa Veronica Sordi
Avv. Francesco Ferrara	Dott. Simone Paoli	Avv. Giovanni Terrano
Dott. Simone Francario	Avv. Anton Giulio Pietrosanti	Dott.ssa Sabrina Tranquilli
Avv. Raissa Frascella		

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed.

Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Note a sentenza

Competenza nel Trasporto Pubblico Locale. Una questione di *modus*? *

Paolo Sabra Piazza

*Avvocato del libero foro; dottorando di ricerca in Scienze Giuridiche e Politiche nell'Università degli Studi
Guglielmo Marconi di Roma*

Abstract

*Competence in Local Public Transport. A question of *modus*?*

The note relates to a conflict of jurisdiction between territorial entities – the Municipality and the Province – in relation to the suppression of a bus stop. The issue involves aspects of legitimacy and coordination between various regulatory levels, national, regional and aspects of regulatory definition as well as issues of regulatory specialty.

Parole chiave: trasporto pubblico locale, competenza, fermata bus, soppressione, norma speciale.

Sommario — 1. Il fatto — 2. I motivi del ricorso — 3. Il quadro normativo — 4. La *lex specialis* in materia di TPL — 5. Una questione di *modus: Specialis* ma uniforme — 6. *Segue. Specialis* ma con cooperazione — 7. Conclusioni.

1. Il fatto

La sentenza in commento¹ ha per oggetto l'impugnazione di un'ordinanza del Sindaco di Mattinata in provincia di Foggia da parte della società gestore del servizio pubblico di trasporto in Puglia (Co.Tr.A.P. – Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi). L'ordinanza aveva ad oggetto la soppressione di talune “fermate autobus” istituite lungo il tratto stradale della locale “Via del Mare” alla località “Tor di Lupo”, gestite dalle società SITA e Ferrovie del Gargano, limitatamente al periodo dal 1° giugno al 30 settembre di ciascun anno.

Le predette linee collegano le aree dell'entroterra foggiano con quelle della costa e, nello specifico, con le strutture balneari presenti presso il Comune di Mattinata, senza entrare nella cittadina. Tutte le linee tranne una (la Vieste-Pugnochiuso-Mattinata) sono

* Sottoposto a referaggio.

¹ Tar Puglia, Bari, sez, II, sentenza 29 giugno 2022 n. 241.

esercitate unicamente nel periodo estivo (da giugno a settembre), stante la finalità perseguita di trasportare gli utenti nelle località balneari della Provincia di Foggia.

L'ordinanza comunale impugnata ha soppresso, previa "declassificazione" del tratto di strada da provinciale a comunale, per il periodo estivo tutte le fermate praticate dalle linee collocate sul litorale chiamato "Via del Mare", imponendo la sosta nel centro del Comune e prevedendo che sarebbe spettato all'autobus del servizio di trasporto pubblico locale urbano gestito da "Trombetta Viaggi s.r.l." trasportare gli utenti ai lidi.

In realtà da come descritto il fatto nella sentenza non è chiaro che cosa si intendesse dire con "declassificazione" in quanto questo, l'atto di "declassificazione", sarebbe stato un distinto motivo di illegittimità per incompetenza. Tale motivo di illegittimità, stante la lettura della sentenza, non appare sollevato. Mi riferisco ovviamente non alla competenza a sopprimere una fermata bus, oggetto del contenzioso in commento, bensì alla competenza a classificare le strade.

In sostanza appare di capire che con l'eliminazione della fermata oggetto di causa il bus si fermerebbe al centro cittadino e da lì il Comune servirebbe il trasporto con un gestore locale.

L'ordinanza aveva come dichiarato fine quello di migliorare la viabilità per l'intenso traffico veicolare, a causa dei numerosi turisti e bagnanti, con frequenti situazioni di sosta irregolare ed episodici intralci alla circolazione, per via della carreggiata della strada comunale "Via del Mare" che, in alcuni punti, si restringe.

2. I motivi del ricorso

Benché i ricorrenti si affidano a tre principali motivi di ricorso, gli stessi sono riconducibili, per identità di *ratio*, ad un unico e assorbente motivo: violazione delle leggi che presiedono la competenza in materia di trasporto pubblico locale.

Per completezza espositiva si segnala che le norme asseritamene violate sono le seguenti: l'art. 4 d.lgs. 19 novembre 1997 n. 422 che concerne le competenze dello Stato nel trasporto pubblico regionale e locale; l'art. 3 commi 2 e 3 della legge regionale Puglia 31 ottobre 2002 n. 18 che disciplina la ripartizione delle competenze. Il ricorrente asserisce anche la violazione degli artt. 5 e 11, comma 4, del contratto di servizio sottoscritto tra la Provincia di Foggia e Cotrap. L'art. 5 riguarda gli obblighi dell'impresa mentre l'art. 11 rubricato "*Flessibilità del programma di esercizio*" al comma 4 prevede che le modifiche della regolare erogazione del servizio l'ente affidante si impegna ad informare l'impresa almeno 72 ore prima, nonché eccesso di potere per sviamento e arbitrarietà manifesta.

Altra norma asseritamene violata è l'art. 23 l.r. 18/2002 che riguarda i compiti degli enti affidanti, e in ultimo la violazione dell'art. 157 Codice della strada (d.lgs. 30 aprile 1992 n. 285) – art. 352 Regolamento di esecuzione al Codice stesso.

Si censurava anche il comportamento del Comune il quale, secondo i ricorrenti prima e i giudici dopo, ha agito in violazione della suddetta normativa applicando erroneamente la normativa per eccesso di potere per sviamento, carenza di istruttoria, illogicità manifesta, disparità di trattamento e ingiustizia manifesta.

Il Tar nella sentenza in commento accoglie il ricorso perché ritiene che l'ordinanza sindacale impugnata abbia inciso sulla gestione del servizio pubblico di trasporto extraurbano provinciale.

La sentenza rileva interesse anche perché nella parte motiva ci aiuta a ricostruire il tessuto normativo che disciplina l'ordinamento giuridico del trasporto pubblico locale e rappresenta un utile esercizio esegetico in questa "speciale" disciplina.

3. Il quadro normativo

La sentenza in commento non ricostruisce il quadro europeo di riferimento sicuramente per esigenze contingenti. In questa sede, senza pretesa di esaustività giova ricordare che il Trattato di Lisbona ha dedicato al settore dei trasporti (che rientra nella competenza concorrente, ex art. 4, § 2, lett. g, Trattato sul Funzionamento dell'UE) l'intero Titolo VI, prevedendone una politica comune (art. 90, TFUE). Sin dagli anni '60 questa materia è stata inoltre disciplinata da diversi regolamenti comunitari². Lo stato dell'arte è radicalmente mutato con il regolamento n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007³.

A livello nazionale i servizi di trasporto pubblico locale (TPL) di persone rinvergono la propria disciplina nella legge 10 aprile 1981 n. 151 recante la "*Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali*" che ha stabilito i principi fondamentali ai quali le regioni devono attenersi nell'esercizio delle potestà legislative e di programmazione, in materia di trasporti pubblici locali, a seguito degli artt. 84, 85, 86 del d.P.R. 24 luglio 1977 n. 616⁴. Prima di allora, le problematiche che di volta in volta si presentavano nel settore del TPL, erano di fatto affrontate con misure "tampone". La legge del 1981, realizzata con l'intento di ristrutturare e potenziare il servizio del trasporto pubblico locale, oltre a istituire l'apposito fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio, conteneva disposizioni relative al trasferimento di competenze ai legislatori regionali, fissando i principi fondamentali cui questi dovevano attenersi nelle attività di programmazione, ripiano dei disavanzi e gestione del servizio. La legge introduceva, inoltre, il tema della determinazione dei costi standard per il calcolo dei contributi pubblici al fine di contrastare la pratica, in uso fino a quel momento, del ripiano a pié di lista dei disavanzi delle aziende⁵.

Inevitabilmente i giudici richiamano la riforma Bassanini ovvero la legge 15 marzo 1997 n. 59 che ha delegato al Governo per il conferimento di funzioni e

² Regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile; Regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio del 20 giugno 1991 che modifica il regolamento (CEE) n. 1191/69 relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

³ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L315/1). Per un approfondimento sul diritto dell'UE in riferimento al trasporto pubblico locale cfr: A. FICO *Il trasporto pubblico nell'UE: diritti, mercato e politiche di sviluppo dell'Europa che verrà in Federalismi.it*, n 7/2015 e ivi bibliografia citata; D. SCICOLONE, *La politica comune dei trasporti: il punto della situazione*, in *Riv. amm. Rep. it.*, 2005, fasc. 5, p. 541; D. GALLO, *I servizi di interesse economico generale – Stato, mercato e Welfare nel diritto dell'Unione Europea*, Milano, 2010.

⁴ Per un'evoluzione storica della disciplina in esame, cfr. S. BUSTI, *Profilo storico della disciplina del trasporto pubblico locale*, in *Dir. trasp.*, n. 2, 2011, p. 461 ss.

⁵ F. TUZI, *La condizione del Trasporto pubblico locale in Italia: un concorso di responsabilità tra stato, regioni ed enti locali*, in *Riv. econ. pol. trasp.*, n. 3, 2016.

compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa.

Attualmente, la disciplina più specifica, in attuazione degli artt. 1 e 3 e dei commi 3 e 4, lett. a) e b), dell'art. 4 legge 15 marzo 1997 n. 59, è contenuta nel d.lgs. 19 novembre 1997 n. 422⁶, "*Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale*" che, all'art. 1, comma 2, definisce i servizi pubblici di trasporto pubblico.

In base poi all'art. 7, comma 1, del d.lgs. n. 442/1997 è previsto che le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, conferiscono alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale, che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale.

Sulle novità introdotte dal d.lgs n. 442/97 la dottrina in prima lettura osservò⁷ che "*risulta un quadro in cui la regione, superando l'attuale pluralità di soggetti decisori e di gestori di risorse, assume il ruolo di unico soggetto regolatore, in condizione di operare su un comparto unitario nel quale sono aggregati tutti i modi di trasporto; un soggetto cui è affidata piena potestà programmatica insieme alla relativa responsabilità di provvedere alla copertura dei costi. Un regolatore non isolato, poiché è previsto che operi con il contributo e con il consenso degli enti locali territoriali, oltre che delle forze sociali e delle associazioni dei consumatori*".

Dando uno sguardo alla copertura costituzionale si rammenta che il comma 3 dell'art. 117 della Costituzione fa esplicito riferimento solo alle grandi reti di trasporto e di navigazione. Non essendoci altri riferimenti al trasporto pubblico locale, ciò comporta che tale materia ricada nell'ambito delle competenze residuali regionali⁸. La sentenza 8 giugno 2005 n. 222 della Corte costituzionale lascia poi pochi dubbi sulla circostanza che la materia del TPL faccia parte delle competenze residuali delle regioni.

Il TPL è anche soggetto alle disposizioni previste dalla disciplina generale in materia di servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete contenute nel d.l. 13 agosto 2011 n. 138, art. 3-*bis*.

In sintesi, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano devono definire il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali (ATO) all'interno dei quali deve essere organizzato lo svolgimento dei servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete. Contestualmente, per ciascun ATO deve essere istituito o designato il relativo ente di governo (EGATO). Secondo tali norme, gli ATO devono avere dimensioni almeno provinciali. Estensioni inferiori devono essere giustificate in base ai principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza, nonché in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica.

Gli enti locali ricadenti in ciascun ATO hanno l'obbligo di aderire al corrispondente EGATO, che rappresenta l'unico soggetto all'interno del quale vengono esercitate le funzioni di organizzazione dei servizi, di scelta della forma di gestione, di

⁶ Per un approfondimento sulla normativa citata cfr: N. RANGONE, *I trasporti pubblici di linea*, in *Trattato amministrativo. Parte speciale*, a cura di S. CASSESE, Milano, 2003, p. 2272 ss.; A. CLARONI, *La regolamentazione del trasporto pubblico locale in Italia*, in S. ZUNARELLI (a cura di), *Il diritto del Mercato del Trasporto*, in *Trattato di dir. comm. dir. pubb. Economia*, diretto da F. GALGANO, Padova, 2008, p. 141 ss.

⁷ L. CICI, *La riforma del trasporto pubblico locale*, in *Gior. dir. amm.*, 1998, p. 289.

⁸ L. MAGNIFICO, *Stato, Regione o Autorità di regolazione alla guida del trasporto pubblico locale?*, in *Osservatorio dell'Associazione Italiana dei Costituzionalisti*, dicembre 2013.

determinazione delle tariffe all'utenza (per quanto di competenza), di affidamento e controllo della gestione⁹.

Di rilievo per l'organizzazione del servizio è l'art. 48 del decreto legge 24 aprile 2017 n. 50 che ribadisce l'obbligo per le Regioni di determinare i bacini di mobilità del trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo. Tali bacini devono ricomprendere un'utenza minima di 350.000 abitanti. Dimensioni inferiori sono ammissibili solo se il bacino coincide con il territorio di una provincia o di una città metropolitana.

La gestione dei servizi di trasporto pubblico locale può essere affidata secondo una delle modalità previste per i servizi pubblici locali di rilevanza economica. Le regole specifiche per il TPL, soprattutto sull'organizzazione della gara, sono stabilite dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 e dal d.lgs. n. 422/1997.

Le funzioni di regolazione e controllo per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono attribuite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), istituita dall'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011 n. 201. Sono compiti dell'Autorità: garantire l'efficienza produttiva delle gestioni, il contenimento dei costi e condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture; definire, se necessario, i criteri per fissare le tariffe verificandone la corretta applicazione; stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta; definire il contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti; delineare gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni, da inserire nei capitolati delle medesime gare¹⁰.

4. La *lex specialis* in materia di TPL

In attuazione del quadro normativo appena esposto, la Regione Puglia ha regolato il settore del trasporto pubblico locale, con la legge regionale 31 ottobre 2002 n. 18 "*Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale*", nell'ambito della quale sono ripartite le competenze dei vari enti.

Da questo momento in poi si articola il ragionamento dei giudici del Tar. A dirimere la controversia sarà, come vedremo nel proseguito, la normativa regionale in quanto legge speciale in materia di trasporto pubblico locale.

In sintesi e in relazione agli argomenti della presente trattazione si rileva che l'art. 3 della l.r. n. 18/2002, disciplina il riparto di competenza. I Comuni, le Provincie e le Città metropolitane esercitano le funzioni di programmazione e di amministrazione, con esclusione di quelle che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale dei servizi di trasporto pubblico automobilistici, tranviari e filoviari compresi nei propri ambiti territoriali. La Regione esercita le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con qualsiasi modalità esercitati, non attribuiti agli

⁹ Per un approfondimento sugli assetti degli ATO, la *Governance*, e altri approfondimenti su Rifiuti, Acqua e Trasporto pubblico locale si rinvia a: <https://reopenspl.invalitalia.it/>.

¹⁰ Per approfondimenti, si veda P. BILANCIA, *Autorità amministrative indipendenti tra Europa, Stato e Regioni*, in *Quad. cost.*, n. 1, 2003, p. 149 ss.; G. SIRIANI, A. VALASTRO, *Autorità indipendenti di regolazione e regioni*, in www.astridonline.it; A. CARDONE, *Autorità indipendenti, tutela della concorrenza e leale collaborazione: troppi automatismi a danno dell'autonomia?* (nota a Corte Cost., sent. 41 del 2013), in www.forumcostituzionale.it; C. SERI, *L'Autorità dei trasporti nel quadro delle competenze regionali*, in *Gior. dir. amm.*, n. 8/9, 2013.

enti locali ai sensi dei commi 1 e 2 e non dichiarati di interesse nazionale ai sensi dell'articolo 3 del d.lgs. n. 422/1997, nonché altri compiti elencati nella normativa.

L'art. 23, rubricato "Compiti degli enti affidanti", verrà trattato più avanti in quanto elemento ermeneutico della questione giuridica sottesa.

Per completezza andrebbe anche richiamata la legge regionale 23 giugno 2008 n. 16, recante "*Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporto*", e la legge regionale 20 agosto 2012 n. 24 su "*Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali*".

La l.r. n. 24/2012 regola e organizza, in conformità con i principi definiti dalla disciplina dell'Unione europea e in attuazione della disciplina statale, lo svolgimento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica e segnatamente dei servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti e i servizi di trasporto pubblico locale prevedendo che i servizi siano organizzati ed erogati all'interno di Ambiti territoriali ottimali (ATO) al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e che la programmazione e l'organizzazione dei servizi pubblici locali sia riservata all'Organo di governo d'ambito, nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione dalla legislazione statale.

All'articolo 2, la l.r. n. 24/2012 ha previsto che, per il settore dei servizi di trasporto pubblico locale, gli ATO sono delimitati nel piano regionale adottato ai sensi della legislazione di settore, sentita l'Autorità.

L'ATO ha estensione non inferiore a quella provinciale. La Regione, con il medesimo piano regionale, può individuare ambiti di estensione diversa, più ampia o più ridotta rispetto al territorio provinciale, qualora ciò si renda necessario per motivate esigenze di differenziazione territoriale e socio-economica nel rispetto dei principi di differenziazione, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio; oppure, qualora ne facciano richiesta più comuni, sulla base dei medesimi criteri e principi.

Solo per completezza espositiva sulla materia del trasporto pubblico locale a livello regionale vanno segnalati:

- legge regionale 2 novembre 2017 n. 41, Istituzione Agenzia Regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio (ASSET) che ha preso il posto della soppressa Agenzia Regionale per la Mobilità nella regione Puglia (AREM). L'agenzia ha personalità giuridica e autonomia organizzativa, finanziaria, gestionale e contabile. È un organismo tecnico operativo a supporto della Regione per la definizione e la gestione, tra l'altro, delle politiche per la mobilità.

- Il Piano attuativo del PRT 2015-2019 è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 598/2016;

- Il Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 adottato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 598/2016; Deliberazione di Giunta Regionale del 23 marzo 2010 n. 865, adozione dei servizi minimi di TPRL.

- Deliberazione di Giunta Regionale del 29 maggio 2018 n. 903, linee di indirizzo agli Enti Locali per l'adozione di misure di emergenza ex art. 5, comma 5 Regolamento (CE) 1370/2007 volte ad evitare l'interruzione del servizio nelle more dell'espletamento delle procedure finalizzate all'individuazione del nuovo soggetto affidatario.

5. Una questione di *modus*: *Specialis* ma uniforme

In apertura del ragionamento viene posta l'attenzione sull'art. 3, comma 2, della l.r. n. 18/2002, il quale prevede che le province esercitino le funzioni di programmazione e di amministrazione (con esclusione di quelle che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale) dei servizi di trasporto pubblico automobilistici *et similia* ricompresi nei propri ambiti territoriali. Ancora, quest'articolo non è sufficiente per sciogliere il nodo della competenza sulla fermata oggetto del contenzioso.

La sentenza, per arrivare alla conclusione, si sofferma anche sulla specialità, rispetto al d.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 Codice della strada, delle definizioni contenute nella legge regionale.

La difesa del comune probabilmente si è basata sul fatto che l'art. 2, comma 6, d.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (c.d. Codice della Strada) distingue le “*strade extraurbane*” in: “C – Provinciali” e “D – Comunali”. Il Tar ha considerato tale distinzione posta in essere per altri scopi. Trattasi infatti di classificazioni operanti per ben diverse esigenze amministrative, che non rilevano nel caso di specie.

I giudici rilevano poi che v'è ontologica distinzione tra “*strada comunale*” e “*strada urbana*” inerendo il primo concetto al territorio più vasto comunale e il secondo all'*urbe*, in senso più stretto, ossia all'abitato urbano o cittadino.

Correttamente i giudici stabiliscono che nel caso che impegna, il Co.Tr.A.P. è stato individuato soggetto gestore dei *servizi extraurbani, provinciali, a carattere interurbano*, della Provincia di Foggia, a seguito di aggiudicazione di una gara pubblica, il cui contratto di servizio perdura e sul quale ha inteso incidere l'ordinanza impugnata *ex abrupto*.

Ma il soggetto gestore è competente anche a stabilire le fermate? Ovvero ha la possibilità di emanare un atto amministrativo che stabilisca la fermata? E se sì in quale territorio? Extraurbano o urbano? Va osservato il territorio – urbe o extra urbe – o il tipo di linea?

La sentenza in commento cerca di rispondere a questo quesito.

Il vero campo di battaglia sulla soluzione interpretativa è l'art. 23 della legge regionale rubricato “*Compiti degli enti affidanti*” e più precisamente la lettera *c*) del comma 1.

Secondo i giudici dunque dirimente è la disposizione dell'art. 23, comma 1, lett. *c*), della legge reg. n. 18/2002, che prevede che spetti all'ente competente l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale (e, dunque, nel caso di specie, alla Provincia di Foggia), dovendo provvedere “*ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio, dell'idoneità dei percorsi stradali e dell'ubicazione delle fermate*”.

Secondo i giudici non vale a radicare alcuna competenza in capo al Comune quanto previsto all'ultima parte dell'art. 23, comma 1, lett. *c*), cit. legge reg., laddove viene previsto che per “*i percorsi e le fermate nei centri urbani*” la competenza appartiene allo specifico fine ai comuni interessati (che ne danno comunicazione all'ente affidante), in quanto il servizio di linea in questione è provinciale e “*interurbano*” (e non già “*urbano*”) in quanto collega i comuni interni della provincia di Foggia con le spiagge del Comune di Mattinata (FG).

In realtà, la normativa, in quest'ultimo periodo, non parla di percorso urbano o interurbano ma di percorsi e fermate nei centri urbani. In questo caso riconosce la competenza ai Comuni interessati.

Soffermiamoci brevemente su alcune questioni definitorie prime di procedere a qualche riflessione.

L'art. 2, comma 3, l.r. n. 18/2002 definisce “*linea*” l’unità elementare di T.P.R.L. individuata: *a)* dai centri serviti; *b)* dal percorso; *c)* dal programma di esercizio; *d)* dalla finalità della domanda di trasporto in prevalenza soddisfatta.

I giudici osservano che l’art. 2, comma 7, punto 1 distingue i servizi automobilistici, in relazione alle caratteristiche dell’ambiente in cui si svolgono e della domanda di mobilità, in: “*a) urbani*, se si svolgono nell’ambito di centri urbani senza soluzione di continuità abitativa e con frequenti fermate; [...] *c) interurbani*, se collegano più centri con percorsi senza frequenti fermate”.

Orbene se si osserva l’intero servizio automobilistico probabilmente si può concordare con le conclusioni dei giudici e classificarlo *interurbano*. Ma se, come pare di capire dalla lettura della sentenza, il tratto interessato, “Via del Mare” che a noi risulta strada Comunale, collega la cittadina con i lidi balneari ovvero il centro città con la propria spiaggia allora sembrerebbe che trattasi di percorso *urbano*.

In sentenza, poi, non si riporta la lettera *b)* relativa alla definizione dei servizi *suburbani* che sono tali se collegano più aggregati urbani con brevi percorsi e frequenti fermate.

Dunque, se non si concorda con la nostra riflessione in relazione alla classificazione di linea urbana, in riferimento alla linea oggetto del contenzioso, la stessa, potrebbe probabilmente rientrare nella categoria di *suburbana*.

Queste definizioni vengono repute dal collegio giudicante di natura speciale in materia di trasporto pubblico e nessuna rilevanza nella fattispecie concreta ha la classificazione delle strade operata, ai diversi fini di gestione, dalla *disciplina generale* contenuta nel Codice della strada, tra strade comunali e strade provinciali¹¹.

I giudici non prendono in considerazione invece il punto 2 dello stesso comma 7 articolo 2 della l.r. n. 18/2002. Quest’ultimo prevede che i servizi automobilistici si distinguono oltre che in relazione alle caratteristiche dell’ambiente – così come riportato dai giudici – anche in relazione all’ambito amministrativo. Secondo quest’ultimo ambito i servizi automobilistici si distinguono in: *a) comunali*, se collegano centri appartenenti allo stesso comune, anche con percorsi interessanti, senza fermate, territori di comuni limitrofi; *b) provinciali* o metropolitani, se collegano centri appartenenti alla stessa provincia o città metropolitana, anche con percorsi interessanti, senza fermate, territori di province o regioni finitime.

Verosimilmente, facendo riferimento a questa classificazione il servizio automobilistico potrebbe essere classificato in comunale in quanto servirebbe centri appartenenti allo stesso comune ovvero Mattinata – lidi.

Nella ricostruzione delle definizioni utilizzata dal legislatore regionale non aiuta a fare chiarezza l’art 10 della legge regionale n. 16/2008 “*Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti*”, il quale riporta una Classificazione tecnico-funzionale della viabilità di interesse regionale. Nello specifico prevede che il Piano Regionale Traporti, ai fini della classificazione funzionale delle strade appartenenti alla viabilità di interesse regionale, adotta i seguenti tipi definiti dall’articolo 2 del Codice della Strada (decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni):

- a) autostrade (tipo A);

¹¹ L’art. 2, comma 6, d.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 distingue le “*strade extraurbane*” in: “C – Provinciali” e “D – Comunali” per altri scopi. Trattasi infatti di classificazioni operanti per ben diverse esigenze amministrative, che non rilevano nel caso di specie.

- b) strade extraurbane principali (tipo B);
- c) strade extraurbane secondarie (tipo C);
- d) strade urbane di scorrimento (tipo D);
- e) strade locali (extraurbane) (tipo F).

Intanto si consideri che questa classificazione corrisponde a quella prevista dall'art 2 comma 2 del d.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (Codice della Strada).

Questo per rilevare che in una materia così particolare e speciale in cui l'intervento principale è quello del legislatore regionale sarebbe auspicabile l'utilizzo di una terminologia uniforme.

Passiamo adesso ad analizzare un altro aspetto critico della decisione in commento.

Come affermato nella parte narrativa della sentenza la linea interessata dalla fermata soppressa *“collegano le aree dell'entroterra foggiano con quelle della costa e, nello specifico, con le strutture balneari presenti presso il Comune di Mattinata, senza entrare nella cittadina”*.

Il servizio di linea in questione viene definito dai giudici provinciale e *“interurbano”* (e non già *“urbano”*). Compete, pertanto, unicamente alla Provincia di Foggia, nell'ambito dei poteri di propria competenza, non soltanto istituire o sopprime le linee di trasporto pubblico locale, ma anche stabilirne il percorso e le fermate, la lunghezza in chilometri, nonché autorizzare e vigilare sulla corretta esecuzione del servizio.

Questa soluzione seppur condivisibile in linea generale rileva qualche perplessità.

In realtà, il Tar sembra riconoscere, in questo modo, una competenza generale alla Provincia in riferimento alla linea interurbana come appena definita.

Invece, dal tenore della legge – art. 23, comma 1, lett. c), della legge reg. n. 18/2002 – sembrerebbe però che la competenza, dell'ente affidante, sia subordinata *“ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio”*. Dunque, saremmo di fronte ad una competenza condizionata o speciale – ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio – e non già generale. Invece la competenza nei centri urbani sembrerebbe, da come descritto nella sentenza, di natura ontologica e generale non subordinata nemmeno al tipo di linea servita. Viene trascurato l'ultimo periodo della norma in commento: *“Per i percorsi e le fermate nei centri urbani il predetto riconoscimento è attribuito alla competenza dei Comuni interessati, che ne danno comunicazione all'ente affidante”*.

Quest'ultima parla di percorsi e fermate nei centri urbani. Non sembra specificare il tipo di percorso sia esso urbano o interurbano o provinciale.

Si aggiunga a tal proposito a quanto evidenziato sopra ovvero che il servizio automobilistico potrebbe essere classificato Comunale in quanto servirebbe centri appartenenti allo stesso comune.

Dalla lettura della sentenza sembrerebbe anche che i giudici, nonostante definiscano in modo diverso la strada comunale da quella urbana, finiscano poi per far coincidere tali nozioni.

Vi è di più, la lettera b) l'art. 2, comma 7, punto 1 della l.r. n. 18/2002 – non considerata in sentenza – riporta anche la definizione di *suburbano* che sono tali se collegano più aggregati urbani con brevi percorsi e frequenti fermate.

In realtà il percorso sarebbe potuto essere classificato urbano o meglio ancora suburbano anche in considerazione di quanto affermato in sentenza sulla descrizione della linea: *“Le predette linee collegano le aree dell'entroterra foggiano con quelle della costa e, nello specifico, con le strutture balneari presenti presso il Comune di Mattinata, senza entrare*

nella cittadina. Tutte le linee tranne una (la Vieste- Pugnochiuso-Mattinata) sono esercitate unicamente nel periodo estivo (da giugno a settembre), stante la finalità perseguita di trasportare gli utenti nelle località balneari della Provincia di Foggia". Siamo di fronte a una navetta che collega più aggregati urbani con brevi percorsi e frequenti fermate piuttosto che centri appartenenti alla stessa provincia o città metropolitana, anche con percorsi interessanti, senza fermate, territori di province o regioni finitime. Chiaramente quest'ultimo – che rappresenta la definizione di "provinciale" prevista dal punto 2 comma 7 articolo 2 l.r. n. 18/2002 – è una generalizzazione di quello che viene specificato nella definizione di urbani.

Ma come previsto dalla lettera c) dell'art. 2, comma 7, punto 1 si definiscono percorsi *interurbani*, se collegano più centri con percorsi senza frequenti fermate. Questa definizione, che poi è quella che utilizzano i giudici nella sentenza in commento e fa ricadere la competenza in capo alla Provincia, si distanzia dalla descrizione della linea come descritta nella fattispecie in commento.

La questione rimane complessa anche perché, se da un lato siamo di fronte ad una normativa regionale di carattere speciale dall'altro questa non può esimersi dal coordinarsi con la normativa generale e nazionale soprattutto da un punto di vista delle definizioni e classificazioni.

6. *Segue. Specialis ma con cooperazione*

La questione trattata, anche se la possiamo annoverare fra i conflitti di competenza di non facile risoluzione vista la normativa accennata, sicuramente rappresenta una ipotesi in cui la cooperazione fra gli enti preposti, soprattutto in fase di programmazione, non si è svolta in modo armonico.

In realtà a nostro avviso quello che il Comune stava per porre in essere è inquadrabile nel c.d. "servizio aggiuntivo". In linea generale i servizi aggiuntivi sono offerti dall'Ente proponente al fine di migliorare la capacità attrattiva del trasporto pubblico e di favorire ulteriormente la mobilità dei cittadini. Questi servizi sono programmati e finanziati con risorse del suddetto Ente proponente. Devono comunque essere coordinati con gli altri servizi minimi programmati.

Le uniche limitazioni legislative che si riscontrano nel d.lgs. n. 422/1997 e nelle leggi regionali sono che tali servizi devono essere compatibili con la rete dei servizi minimi, che per il loro affidamento è necessario stipulare contratti di servizio e che la relativa responsabilità finanziaria è in capo ai soggetti che li istituiscono.

Questa opzione normativa cerca di contemperare due esigenze fondamentali: quella delle Regioni di permettere una visione ampia della programmazione e organizzazione del servizio di trasporto e quella dei Comuni di potersi autodeterminare.

Si ricorda, infatti, che l'articolo 14 del d.l. 31 maggio 2010 n. 78, convertito con modificazioni, dalla l. 30 luglio 2010 n. 122, come sostituito, dall'art. 19, comma 1, del d.l. 6 luglio 2012 n. 95, convertito con modificazioni dalla l. 7 agosto 2012 n. 135, ha previsto tra le funzioni fondamentali dei comuni l'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale, ivi compresi i servizi di trasporto pubblico comunale. Chiaramente questa discrezionalità attribuita agli enti locali non può certo trasformarsi in arbitrio. Nella sentenza in commento probabilmente, più che un problema di competenza si è sfiorato il limite dell'arbitrio e della leale cooperazione fra enti.

In sintesi i servizi “aggiuntivi”, sono pur sempre servizi “programmati”, per cui negli strumenti di pianificazione e programmazione di bacino e comunali, e nei rispettivi procedimenti per la loro adozione, la discrezionalità deve essere consumata entro i predetti limiti programmatori.

Come affermato in giurisprudenza¹², la concreta individuazione del “servizio aggiuntivo” dovrà rispondere ai criteri di necessità, proporzionalità ed effettività dell’esistenza dell’interesse generale.

7. Conclusioni

Si propongono a tal proposito i seguenti ulteriori spunti di riflessione rispetto a quelli accennati nel corpo della presente nota, che ci fanno porre il quesito se la competenza a stabilire le fermate nei centri urbani, oltre ad essere una questione di *modus* come sopra rilevato, spetti al Comune anche al di là della tipologia del percorso.

Giova a questo punto fare un rinvio al titolo III della legge regionale n. 18/2002 e più precisamente all’art. 12 il quale prevede che i piani urbani del traffico, adottati dai Comuni ai sensi dell’articolo 36 del d.lgs. n. 285/1992, sono definiti nel seguente modo: I PUT studiano la mobilità urbana nell’ambito comunale e intercomunale (previa intesa con i relativi enti), sia passeggeri sia merci, e individuano misure di carattere normativo e organizzativo della mobilità ai fini della sicurezza della circolazione, della fluidificazione del traffico, del risparmio energetico, della minimizzazione dell’impatto ambientale, della integrazione modale con i servizi di trasporto collettivo e del miglioramento della qualità dell’offerta complessiva di trasporto nel breve periodo.

Ma a creare perplessità sulla competenza tra comuni e provincie è il comma 4 dello stesso articolo che recita: I Comuni di cui al comma 1 trasmettono preventivamente il PUT e gli eventuali Piani della mobilità alla Regione e alla Provincia competente che ne verificano la rispondenza alla propria programmazione esprimendo parere non vincolante nel termine di quarantacinque giorni, decorso il quale si prescinde dal parere.

Sembra dunque che in ambito comunale e intercomunale i comuni abbiano una competenza programmatica in relazione ai PUT.

Si ponga anche attenzione al titolo VI “disciplina tariffaria” della l.r. n. 18/2002 la competenza tariffaria, nei rispettivi ambiti, tocca alla regione e ai Comuni. Sono escluse le provincie?

Un altro principio ermeneutico da seguire nella risoluzione della questione in commento riguarda il ruolo che i Comuni hanno assunto nel nostro ordinamento. Mi riferisco in particolare al riconoscimento della piena autonomia agli enti locali e la conseguente attribuzione ad essi di funzioni che ab origine appartenevano allo Stato, e che ha trovato compiuta definizione con la legge costituzionale n. 3/2001, che ha modificato integralmente il titolo V, Parte II della Cost., dedicato a Regioni, Province e Comuni. Gli aspetti della riforma introdotta dalla citata legge n. 3/2001 ai quali mi riferisco sono rappresentati dall’art. 114 Cost., che vede ribaltata l’elencazione degli enti territoriali evidenziando la radice territoriale del Comune il quale, in base al principio di sussidiarietà, è l’ente locale più vicino ai cittadini; l’autonomia goduta dagli enti elencati nel nuovo art. 114 è piena, poiché trova un limite invalicabile solo nei principi fissati dalla Costituzione e ancora la legge 5 giugno 2003 n. 131 (c.d. Legge La Loggia) recante “*Disposizioni per*

¹² Tribunale UE, sez. III ampliata, sentenza 12 febbraio 2008, T-289/03, *BUPA e a. / Commissione*.

l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3". I lineamenti della riforma di cui alla legge n. 131/2003 che incidono sulla disciplina degli enti locali sono rappresentati dall'art. 4 con il quale viene ribadita la potestà normativa di Comuni, Province, Città metropolitane, nonché unioni di Comuni e Comunità montane ed isolate, esplicantesi in potestà statutaria e regolamentare.

Un altro aspetto *de iure contendo* da tenere a mente è rappresentato dal fatto che, anche se la legge regionale sul TPL è speciale rispetto al Codice della strada, questo non esclude la necessità, in questo particolare settore, di uniformare le definizioni e il "linguaggio"

In ultimo mi sia consentito di rilevare che la sentenza è degna di nota anche perché ha affermato che l'ordinanza sindacale si palesa inficiata da endemica irragionevolezza, nella misura in cui la soppressione della fermata di "Via del Mare" impone la sosta dei viaggiatori, che, provenienti dalla provincia, intendano recarsi verso le spiagge di Mattinata (FG), nel centro del predetto comune, dovendo poi gli stessi servirsi di un diverso mezzo posto a disposizione dal servizio di trasporto locale urbano per raggiungere i lidi, anche con aggravio di costi per dover pagare ulteriore biglietto. [...] *Ergo*, conclude il Consesso pugliese, l'ordinanza impugnata si palesa viziata da eccesso di potere per intrinseca irragionevolezza, poiché in sostanza non diminuisce in alcun modo il traffico, semmai lo amplifica, per la preannunciata maggior frequenza degli autobus comunali in transito, peraltro omettendo di realizzare le (elementari) sopra richiamate sistemazioni stradali previste dal Codice della strada.

Dunque, non si esclude che il principio dell'economia circolare e della sostenibilità ambientale, protagonista dell'agenda politica attuale e recentemente costituzionalizzato¹³ come principio costituzionale, non assurga a criterio di legittimità e guida nei giudizi giurisprudenziali.

¹³ In data 8 febbraio 2022 sono state approvate le modifiche agli articoli 9 e 41 della Costituzione, che introducono la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli animali tra i principi fondamentali della Carta costituzionale. Nella Gazzetta Ufficiale n. 44 del 22 febbraio è stata pubblicata la legge costituzionale 11 febbraio 2022 n. 1, recante "*Modifiche agli articoli 9 e 41 della Costituzione in materia di tutela dell'ambiente*".

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI