

**GIURETA**

Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente

Vol. VII  
Anno 2009

---

*Francesco Siracusa*

## **La Corte Costituzionale si pronuncia in materia di assegnazione degli *slot* aeroportuali**

*Dipartimento di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*

---

**Università degli studi di Palermo**

© Francesco Siracusa 2009

Data di pubblicazione: 16 ottobre 2009

ISSN 1724-7322

Dipartimento di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente

Viale delle Scienze, ed. 13 - 90138 Palermo (Italia)

Tel: (+39) 09123895220 – Fax: (+39) 091596506

[giureta@unipa.it](mailto:giureta@unipa.it)

[www.giureta.unipa.it](http://www.giureta.unipa.it)

## LA CORTE COSTITUZIONALE SI PRONUNCIA IN MATERIA DI ASSEGNAZIONE DEGLI *SLOT* AEROPORTUALI

*Francesco Siragusa*\*

Nota alla sentenza della [Corte Costituzionale n. 18](#)  
[del 29 gennaio 2009](#)<sup>1</sup>

*Presidente: Flick - Redattore: Tesauro*

Parti: *Presidenza del Consiglio dei Ministri* (difesa dall'Avv. dello Stato Pierluigi Di Palma);  
*Regione Lombardia* (difesa dall'Avv. Beniamino Caravita di Toritto).

Bande orarie – *Slot* aeroportuali – Legge Regione Lombardia 9 novembre 2007 n. 29 – Dichiarazione di illegittimità costituzionale – Art. 117 Costituzione – Art. 118 Costituzione – Competenza Stato Regioni – Sicurezza della navigazione aerea – Tutela della concorrenza – Regolamento 95/93CEE – Regolamento 793/2004/CEE – Decreto Legislativo 4 ottobre 2007 n. 172.

*La legge regionale impugnata, pur riguardando - sotto un profilo limitato ed in modo indiretto - gli aeroporti, non può essere ricondotta alla materia «porti e aeroporti civili», di competenza regionale concorrente.*

*Le norme in esame, pertanto, incidono direttamente ed immediatamente sulla disciplina di settori attribuiti alla competenza esclusiva dello Stato*

---

\* Dottorando di ricerca in “Scienze Giuridiche Privatistiche”, Curriculum “Diritto della navigazione e dei trasporti” presso la Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Messina, XXIII ciclo.

<sup>1</sup> Il testo della sentenza è reperibile sul sito [www.cortecostituzionale.it](http://www.cortecostituzionale.it).

SOMMARIO: 1. Il contenuto della decisione in commento – 2. La disciplina di riferimento – 3. Conclusioni.

### **1. Il contenuto della decisione in commento.**

Con la sentenza in commento, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della legge della Regione Lombardia 9 novembre 2007, n. 29<sup>2</sup>, recante “*Norme in materia di trasporto aereo, coordinamento aeroportuale e concessioni di gestione aeroportuali*” in una prospettiva di coordinamento con le politiche nazionali e comunitarie, di valorizzazione delle potenzialità del territorio lombardo e dell'economia della Regione, nonché di sostenibilità sociale ed ambientale.

Il giudizio dinanzi alla Consulta ha avuto avvio dal ricorso, presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri in data 17 gennaio 2008, avverso la legge della Regione Lombardia 9 novembre 2007, n. 29, avente ad oggetto “gli aeroporti situati nel territorio regionale” che “costituiscono nodi essenziali di una rete strategica per la mobilità, per il governo del territorio lombardo e per l'economia

---

<sup>2</sup> Approvata con deliberazione del Consiglio regionale n. VIII/460 del 6 novembre 2007 e pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia n. 46 del 12 novembre 2007, Supplemento ordinario n. 1 del 13 novembre 2007.

dell'intera Regione". È stata in particolare sollevata la questione di legittimità costituzionale degli artt. 3, 4 e 9 della succitata legge, recanti norme incidenti sia sull'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti coordinati, sia sulle procedure di rilascio delle concessioni di gestione aeroportuale.

In particolare, il ricorrente ha ritenuto che gli articoli su richiamati contrastino in maniera evidente sia con le norme dell'ordinamento comunitario in materia di assegnazione di bande orarie<sup>3</sup>, che con i principi e le regole costituzionalmente garantiti alla competenza esclusiva dello Stato, contenuti nei Decreti Legislativi 9 maggio 2005, n. 96<sup>4</sup> e 4 ottobre 2007, n. 172<sup>5</sup>.

La censura riguarda, *in primis*, l'art. 3 della Legge regionale n. 29/2007, nella parte in cui prevede la nomina di

---

<sup>3</sup> Regolamento 95/93/CEE del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità e Regolamento 793/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il Regolamento 95/93/CEE

<sup>4</sup> Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della Legge. 9 novembre 2004, n. 265

<sup>5</sup> Disciplina sanzionatoria in materia di assegnazione di bande orarie negli aeroporti italiani relativamente alle norme comuni stabilite dal regolamento 793/2004/CE che modifica il regolamento 95/93/CEE in materia di assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari

una rappresentanza della Regione Lombardia in seno al Comitato di coordinamento degli aeroporti, e nella parte in cui determina un rafforzamento della posizione del rappresentante regionale (commi 3 e 4). Tale norma – sempre ad avviso del ricorrente – sarebbe in contrasto con l'art. 5, comma 1, del Regolamento 95/93/CEE in materia di bande orarie, il quale non contempla alcun rappresentante regionale o locale nel novero dei soggetti ammessi a partecipare a detto Comitato, e pone in posizione paritaria tutti i membri, senza che vi sia la pur celata previsione della prevalenza di un componente rispetto agli altri.

L'art. 4 della Legge regionale *de qua*, a giudizio del ricorrente, sarebbe incostituzionale sotto svariati profili. Essa, infatti, riconoscerebbe alla Regione la possibilità di concorrere a definire una serie di parametri di coordinamento nell'assegnazione delle bande orarie, prevedendo, altresì, il potere di diffidare il coordinatore e proporre la revoca, in caso di mancato rispetto dei criteri definiti dagli organi regionali, minandone la neutralità e l'indipendenza. Lo stesso articolo 4 sarebbe, altresì, lesivo della competenza esclusiva dello Stato in materia di sicurezza, dal momento che l'assegnazione delle bande orarie potrebbe

essere condizionata da interessi locali. Risulterebbe, inoltre, in contrasto con l'articolo 6 del Regolamento 793/2004/CEE<sup>6</sup>, che attribuisce allo Stato membro il compito di definire i parametri per l'assegnazione delle bande orarie, oltre ad individuare il coordinatore come unico responsabile dell'assegnazione delle stesse.

Conseguentemente, risulta di palmare evidenza il contrasto di tale norma anche con l'art. 3 del Decreto Legislativo n. 172 del 2007, il quale individua nell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), l'autorità nazionale responsabile dell'applicazione del Regolamento n. 793/2004/CEE in materia di bande orarie, competente a

<sup>6</sup> Regolamento n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, che modifica il regolamento n. 95/93 del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità.

Per un approfondimento sull'argomento, consultare: P. GIRARDI – C. COLETTA, *La nuova ed attuale disciplina dell'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti comunitari*, in *Trasp.* 64/1994; G. SILINGARDI – D. MAFFEO, *Gli Slots. Il caso Italia fra esperienza statunitense e comunitaria*, Torino, 1997; P. G. BELLAN, *L'assegnazione degli slot aeroportuali: problematiche giuridiche* in G. SILINGARDI – A. ANTONINI – B. FRANCHI (a cura di), *L'attività di trasporto aereo dopo la liberalizzazione del cabotaggio*, Milano, 1998; C. POZZI, *Il ritiro dello slot e della serie di slots nel reg. (CEE) n. 95/93* in *Dir. trasp.* 1999; D. MAFFEO, *La riforma dell'art. 8.4 del Reg. (CEE) n. 95/93*, 2000; A. ANTONINI, *La slot allocation: problemi giuridici*, in *Dir. trasp.* 2001; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. Infrastrutture e accesso al mercato*, Milano, 2004,.

fissare i parametri di coordinamento ed a prevedere sanzioni a carico dei vettori inadempienti.

Altra norma, soggetta a censura da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri è l'art. 9 della Legge regionale *de qua*, nella parte in cui prevede che la Regione possa emanare proprie direttive relative alle nuove convenzioni stipulate fra gestore aeroportuale ed ENAC (comma 3), costituenti linee guida vincolanti per le convenzioni tra le stesse parti (comma 4). La norma si porrebbe in antinomia anche con l'art. 704<sup>7</sup> del Codice della Navigazione, il quale attribuisce al Ministero dei trasporti la competenza a rilasciare il titolo concessorio della gestione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale, riservando un ruolo meramente consultivo alla Regione nel cui territorio ricade l'aeroporto interessato, mentre demanda all'ENAC la stipulazione della convenzione concessoria, nel rispetto delle direttive ministeriali.

Inoltre, poiché le norme regionali oggetto di contestazione risultano strettamente ed inscindibilmente connes-

---

<sup>7</sup> Come modificato dall'art. 4 del D. lgs. 15 maggio 2006, n. 151. Per un commento della revisione della parte aeronautica, v. L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2005, p 12.



se con tutte le altre disposizioni contenute nella Legge regionale n. 29, il ricorrente ha chiesto la dichiarazione di illegittimità costituzionale della Legge della Regione Lombardia n. 29/2007, integralmente considerata.

La Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della Legge della Regione Lombardia 9 novembre 2007, n. 29, in quanto incide direttamente ed immediatamente sulla disciplina di settori (assegnazione delle bande orarie, rilascio delle concessioni aeroportuali), oggetto dei richiamati interventi del legislatore comunitario e del legislatore statale, attribuiti alla competenza esclusiva dello Stato.

## **2. LA DISCIPLINA DI RIFERIMENTO**

La Corte Costituzionale ha provveduto preliminarmente ad identificare la materia alla quale le presunte violazioni si riferiscono, per poter quindi individuare gli interessi tutelati e delineare con esattezza la competenza a legiferare.

A tal fine, i giudici della Corte hanno, dapprima, analizzato la disciplina delle bande orarie (o *slot*), contenuta, come già detto, nei Regolamenti comunitari n. 95/93 e

793/2004, entrambi ispirati a garantire sicurezza, imparzialità e trasparenza nell'assegnazione delle bande orarie. Le bande orarie, già definite, ai sensi del Reg. CEE 95/93<sup>8</sup>, come *“il permesso dato da un coordinatore<sup>9</sup> di utilizzare l'intera gamma delle infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo in un aeroporto coordinato<sup>10</sup> ad una data e in un orario specifici assegnati da un*

---

<sup>8</sup> Il Regolamento in parola è stato emanato per far fronte ad una duplice esigenza: in primo luogo, il dato obiettivo dell'alto grado di congestione del traffico aereo in tutti gli aeroporti europei, rendeva improcrastinabile un intervento delle istituzioni comunitarie inteso alla razionalizzazione dei sistemi di gestione ed utilizzo delle infrastrutture aeroportuali disponibili; la seconda esigenza era quella di evitare che si perpetuasse un sistema di assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità basato sulla completa discrezionalità delle autorità locali e delle compagnie nazionali. Per *“slot”* o *“banda oraria”*, si intende *“il tempo programmato di arrivo o di partenza disponibile o assegnato per un movimento aeronavale ad una data determinata in un aeroporto coordinato [...]”*. Le bande orarie, a norma dell'art. 4 del Reg. CE 95/93, vengono assegnate da parte di un *“coordinatore”*, che deve essere nominato dallo Stato membro responsabile di un aeroporto coordinato o pienamente coordinato, e deve essere scelto una persona fisica o giuridica avente particolareggiate conoscenze in materia di coordinamento degli orari dei vettori aerei. Esso è responsabile dell'assegnazione delle bande orarie ed opera con assoluta imparzialità ed indipendenza.

<sup>9</sup> Il coordinatore, a norma del Reg. CEE 793/2004, è *“l'unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie”* in un aeroporto coordinato.

<sup>10</sup> L'aeroporto coordinato è quell'aeroporto nel quale, un vettore aereo, per potere atterrare o decollare, ha bisogno che gli venga assegnata una banda oraria da parte di un coordinatore.

*coordinatore al fine di atterrare o decollare”*, sono state qualificate dal successivo Reg. n. 793/2004, come “*il permesso dato da un coordinatore di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo in un aeroporto coordinato ad una data e in un orario specifici assegnati da un coordinatore al fine di atterrare o decollare”*”.

Nel territorio nazionale, il coordinamento, l'assegnazione e la gestione degli *slot* sono stati affidati, con Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 44/T del 4 luglio 1997, all'*Assoclearance*<sup>11</sup>, una struttura in grado di gestire la capacità degli aeroporti comunitari congestionati sulla base di criteri di assegnazione ispirati a principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione.

---

<sup>11</sup> Assoclearance è l'Associazione, con personalità giuridica, indipendente e senza fine di lucro preposta dallo Stato Italiano all'esecuzione dei compiti previsti all'articolo 4 del regolamento europeo 95/93 del 18 gennaio 1993 e successive modifiche. Fra i principali compiti di Assoclearance, oltre al coordinamento, all'assegnazione ed alla gestione delle bande orarie, rientrano: la garanzia ai vettori di chiedere, per la stagione successiva, l'intera serie di *slots* ottenuti ed utilizzati, nel rispetto della regola dell'80% (*grandfather rule*); neutralizzare abusi e irregolarità di utilizzo degli *slots*, nei casi di mancato uso dello *slot* assegnato (regola del “*use it or loose it*”).

Anche il legislatore italiano ha emanato specifiche norme con il compito di regolare l'assegnazione delle bande orarie nel territorio nazionale. In particolare, è stato riformato l'art. 807 cod. nav.<sup>12</sup>, il quale ora dispone che *“l'assegnazione delle bande orarie avviene in conformità delle norme comunitarie e dei relativi provvedimenti attuativi”*. Inoltre, il citato Decreto Legislativo 172/2007<sup>13</sup>, contiene una disciplina sanzionatoria in materia di assegnazione delle stesse negli aeroporti italiani, in applicazione delle norme comuni stabilite dal Regolamento CE 793/2004. Nel dettaglio, all'art. 3, è stato designato l'E-NAC, quale organismo responsabile dell'applicazione del

---

<sup>12</sup> Modificato dal D. Lgs. 96/2005, di revisione della parte aeronautica del codice della navigazione.

Per un maggiore approfondimento v. G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2005, p. 12; S. BOTTACCHI, *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione: le principali novità in materia di navigazione aerea*, in *Dir. comm. int.*, 2006, pp. 219-22; G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2006, pp. 699-735. Per un'analisi della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, v. E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione - parte aerea*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 6/2006, pp. 1341 ss.

<sup>13</sup> C. VAGAGGINI, *Procedimento per l'applicazione delle sanzioni previste dal D. Lgs. 4 ottobre 2007 n. 172 in materia di assegnazione delle bande orarie negli aeroporti italiani*, in *Diritto dei trasporti*, 2008 p. 713.

regolamento comunitario e dell'irrogazione delle sanzioni amministrative, di cui al successivo art. 4.

La Corte, dopo avere definito il quadro della normativa nazionale e comunitaria in materia, ha affermato che *“la legge regionale [...] non può essere ricondotta alla materia porti ed aeroporti civili, di competenza regionale concorrente. Tale materia riguarda le infrastrutture e la loro collocazione sul territorio nazionale, mentre la normativa impugnata attiene all'organizzazione ed all'uso dello spazio aereo, peraltro in una prospettiva di coordinamento fra più sistemi aeroportuali”*. La disciplina dell'assegnazione delle bande orarie, secondo la Corte, rispondendo sia ad esigenze di sicurezza del traffico aereo, che di tutela della concorrenza, è soggetta alla competenza esclusiva dello Stato, a norma dell'art. 117 comma 2 lett. e) e h). Cost.<sup>14</sup>.

### **3. CONCLUSIONI**

---

<sup>14</sup> Così come modificato dalla Legge 5 giugno 2003, n. 131 recante “disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001 n. 3”.

La sentenza della Corte Costituzionale è condivisibile nella parte in cui riconduce il tema di assegnazione degli *slot*, nell'ambito della sicurezza del traffico aereo e della tutela della concorrenza, escludendola dalla materia “*porti e aeroporti civili*”.

Negli scali congestionati, gli *slot* vengono assegnati con ampia autonomia decisionale da un coordinatore nazionale in maniera da prevenire qualunque tipo di inconveniente o di incidente aereo, garantendo, pertanto, la sicurezza nell'organizzazione e nell'uso dello spazio aereo. Lo *slot* indica il tempo entro il quale gli aeromobili possono decollare o atterrare, stabilito tenendo conto dell'esigenza di non congestionare lo spazio aereo sui singoli aeroporti. Qualora, invece, l'assegnazione delle bande orarie venisse subordinato al parere delle regioni, il coordinatore perderebbe quelle caratteristiche proprie di indipendenza e neutralità, con inevitabili ripercussioni negative sulla stessa sicurezza della navigazione aerea.

Rimane ancora da analizzare l'aspetto relativo alla censura, mossa dal Presidente del Consiglio dei Ministri, relativamente all'art. 9 della Legge della Regione Lombardia n. 29/07, rubricato “*partecipazione della Regione alla*

*procedura per il rilascio delle nuove concessioni di gestione aeroportuale*”, che prevede, al comma 1, la promozione e la fissazione di obiettivi di sviluppo del sistema aeroportuale della Regione.

Invero, la Corte non ha affrontato la questione di legittimità costituzionale di tale articolo, probabilmente poiché, avendo già riconosciuto in materia la competenza esclusiva dello Stato, ha preferito ritenerla assorbita nella motivazione relativa agli artt. 3 e 4.

Per potere esprimere qualche considerazione in ordine alla censura di cui sopra, giova richiamare la normativa interna in materia di concessione delle gestioni aeroportuali. Invero, l'art. 9 della legge regionale appare in contrasto con l'art. 704 del codice della navigazione, rubricato “*rilascio della concessione di gestione aeroportuale*”, in quanto, secondo la disposizione codicistica, la Regione viene sentita dall'ENAC soltanto nella fase della gara, mentre nella fase dell'affidamento e della stipula della convenzione, la norma non prevede alcun intervento degli organi regionali.

Ai sensi dell'art. 704, infatti, la concessione di gestione negli aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse na-

zionale, viene rilasciata dal Ministero dei trasporti (con apposito decreto), di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze<sup>15</sup>, su proposta dell'ENAC e nel rispetto dei termini dalla stessa fissati, in esito ad una procedura di gara ad evidenza pubblica, sentita la Regione o Provincia autonoma nel cui territorio ricade l'aeroporto oggetto di concessione. Pertanto, la Regione, in questa fase, viene solamente "sentita", senza la possibilità che la stessa intervenga o emani proprie direttive. La convenzione di concessione, è invece sottoscritta dal gestore aeroportuale e dall'ENAC, che agisce quale unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile<sup>16</sup>.

Il rilascio della concessione di gestione aeroportuale rientra a pieno titolo nella materia "porti e aeroporti civili", che l'art. 117, comma 3, post riforma, annovera fra le materie di competenza concorrente fra Stato e Regioni<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Nel caso di aeroporti militari aperti al traffico civile, è prevista la consultazione anche del Ministero della difesa.

<sup>16</sup> Art. 687 cod. nav.

<sup>17</sup> Prima della riforma ad opera della legge regionale n. 3/01, l'art. 117 Cost. si limitava a fornire un elenco di materie in merito alle quali la Regione aveva la potestà di legiferare nel rispetto dei principi fondamentali stabiliti da leggi dello Stato, dell'interesse nazionale e di



Invero, il nuovo testo dell'art. 117 Cost.<sup>18</sup>, elenca due gruppi di materie: quelle di legislazione esclusiva statale (comma 2) e quelle di legislazione regionale concorrente (comma 3): tutte le altre materie non elencate sono di esclusiva competenza regionale (comma 4). Per quanto concerne la materia trasportistica, sussiste una potestà legislativa concorrente nelle materie “porti e aeroporti civili”, “grandi reti di trasporto e di navigazione”. In tutte le altre

---

quello delle altre Regioni. Queste erano le materie di “legislazione concorrente”. La potestà legislativa regionale, inoltre, si estendeva anche alle materie delegate dallo Stato per dare attuazione, con una disciplina di dettaglio, alla normativa statale (art. 117, comma 2, Cost. vecchia formulazione). Nel settore del diritto della navigazione e dei trasporti, l'art. 117, comma 1, Cost. attribuiva alle Regioni limitate materie (tranvie e linee automobilistiche d'interesse regionale; navigazione e porti lacuali). Altre materie erano state in seguito delegate con disposizioni di legge: tutte le altre (non menzionate) erano di esclusiva competenza statale.

<sup>18</sup> Sull'art. 117 Cost. v. R. BIN, *Le potestà legislative regionali, dalla Bassanini ad oggi*, in *Reg.*, 2001, p. 623; P. CAVALERI, *La nuova autonomia legislativa delle Regioni*, in *Foro it.*, 2001, V, pp. 199 ss.; A. MATTIONI, *Sull'idea di una “nuova” potestà concorrente della Regione*, in *Quad. Reg.*, 2003, pp. 33 ss.; MORZENTI – PELLEGRINI, *L'autonomia normativa degli enti locali nel nuovo quadro costituzionale*, in *Amm. It.*, 2002, pp. 1199 ss.; F. PIZZETTI, *Le nuove esigenze di governance in un sistema policentrico “esplosivo”*, in *Quad. Reg.*, 2002, pp. 34 ss.; L. TORCHIA, *La potestà legislativa residuale delle Regioni*, in *Reg.*, 2002, pp. 352 ss.

materie relative ai trasporti ed alla navigazione, sussiste una potestà esclusiva regionale<sup>19</sup>.

Secondo acuta dottrina<sup>20</sup>, nelle ipotesi definite di legislazione concorrente, come la materia aeroportuale, le esigenze di esercizio uniforme, a livello superiore

---

<sup>19</sup> Nonostante vi sia stato un intervento chiarificatore da parte del legislatore italiano, rimangono alcuni dubbi interpretativi, dovuti all'eccessiva ambiguità dei termini utilizzati e alla difficoltà di tracciare una netta linea di demarcazione fra le diverse competenze. Su tali temi è già intervenuta la Corte Costituzionale, con la sentenza n. 303 del 2003, laddove ha osservato che limitare l'attività unificante dello Stato alle sole materie espressamente attribuitegli in potestà esclusiva o alla sola determinazione dei principi fondamentali nelle materie di competenza concorrente, significherebbe "svalutare oltre misura istanze unitarie". La Consulta ha proseguito facendo notare che la previsione dell'art. 118 Cost. ha reso meno rigida la distribuzione delle competenze, introducendo un meccanismo dinamico influente su tale distribuzione. Infatti, ad avviso della Corte, l'art. 118 Cost. prevede che le funzioni amministrative, in linea generale attribuite ai Comuni, "possono essere allocate ad un livello di governo diverso per assicurarne l'esercizio unitario sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza", per cui, "quando l'istanza di esercizio unitario trascende anche l'ambito regionale, la funzione amministrativa può essere esercitata dallo Stato". Ciò comporta conseguenze sul piano dell'esercizio della funzione legislativa, dal momento che "il principio di legalità, il quale impone che anche le funzioni assunte per sussidiarietà siano organizzate e regolate dalla legge, conduce logicamente ad escludere che le singole Regioni, con discipline differenziate, possano organizzare e regolare funzioni amministrative attratte a livello nazionale, ed ad affermare che solo la legge statale possa attendere a un compito siffatto".

(nazionale), della funzione amministrativa determinano, in una sorta di sussidiarietà «a rovescio» e per effetto del principio di legalità, la concomitante e piena assunzione, da parte dello Stato, della competenza legislativa anche di dettaglio.

La Regione, pertanto, non può pretendere di porre una disciplina primaria in materia, ma si può solo limitare ad esprimere pareri e avanzare richieste in sede di conferenza Stato-Regioni o nel momento in cui partecipa, ex art. 704 cod. nav, alle procedure di gara per il rilascio delle concessioni di gestione aeroportuale.

Per quanto sopra detto, l'art. 9 della legge regionale 29/07, sarebbe da ritenere incostituzionale, in considerazione del fatto che "l'esigenza dell'unità prevale su quella

---

Per un ulteriore approfondimento, *cfr.* G. VERMIGLIO, *Il riparto di competenze Stato-Regioni in materia di navigazione e trasporto nel titolo V Cost.: criteri interpretativi desumibili dalla sentenza n. 303/2003 della Corte Costituzionale*, in *Diritto dei Trasporti*, 2004, pp. 11-40; A. RUGGERI, *Il parallelismo "redivivo" e la sussidiarietà legislativa (ma non regolamentare...) in una storica (e, però, solo in parte soddisfacente) pronuncia*, in *Forum di Quaderni Costituzionali*.

<sup>20</sup> S. BUSTI, *Il riparto fra Stato e Regioni delle competenze normative sugli aeroporti civili*, in *Diritto dei trasporti*, 2008, p. 346

dell'autonomia"<sup>21</sup>, e non in quanto la questione si debba ritenere assorbita nella motivazione relativa agli artt. 3 e 4.

Alla luce di questa sentenza, al fine di tutelare la sicurezza dell'uso dello spazio aereo, che costituisce uno dei valori prioritari che devono essere perseguiti a livello nazionale e sovranazionale in materia di navigazione aerea, si ritiene opportuno prevedere un intervento legislativo volto a garantire il ruolo di indipendenza del coordinatore nazionale, e teso a scongiurare interventi invasivi da parte di enti subnazionali che potrebbero minare la neutralità e l'indipendenza dello stesso.

---

<sup>21</sup> G. VERMIGLIO, *op. cit.*, p. 39.