

Ricorso per questione di legittimità costituzionale depositato in cancelleria il 21 febbraio 2019 (della Regione Calabria).

(GU n. 18 del 2019-05-02)

Ricorso ex art. 127, secondo comma Cost. per la Regione Calabria (c.f. 02205340793), in persona del presidente pro tempore dott. Gerardo Mario Oliverio, con sede in Catanzaro, zona Germaneto, Cittadella regionale, giusta delibera di giunta regionale n. 53 del 7 febbraio 2019 e relativo decreto (doc. a), rappresentata e difesa, anche disgiuntamente, dagli avv.ti prof. Vincenzo Cerulli Irelli (c.f. CRLVCN47C28H501X - pec vincenzo.cerulliirelli@pec-avvocatiteramo.it - fax 06.8414997) e Gianclaudio Festa (c.f. FSTGCL69P17H224F - pec avvocato3.rc@pec.regione.calabria.it), elettivamente domiciliata presso il primo di essi in Roma, Via Dora, n. 1, giusta delega in calce al presente atto;

Contro il Presidente del Consiglio dei ministri pro tempore, rappresentato e difeso ex lege dall'Avvocatura generale dello Stato per la declaratoria di illegittimità costituzionale dell'art. 22-bis, decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, inserito dalla legge di conversione 17 dicembre 2018 n. 136, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 18 dicembre 2018, n. 293, per effetto del quale è stato modificato l'art. 6 legge 28 gennaio 1994, n. 84 e l'Allegato A della medesima legge n. 84/1994 cit., istituendo l'«Autorità di sistema portuale dello Stretto - Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria», per violazione dell'art. 117, terzo comma Cost., dell'art. 97 Cost. nonché dei principi di semplificazione, ragionevolezza e leale collaborazione ed omogeneità delle disposizioni legislative.

Fatto

1. Premessa.

Le recenti modifiche legislative che hanno interessato la materia dei sistemi portuali suggerisce un breve quadro descrittivo della normativa di riferimento.

1.1. La normativa sulle autorità portuali, a seguito della riforma del 2016.

Come noto, la legge 28 gennaio 1994 n. 84, di riordino della normativa in materia portuale, ampiamente modificata ed innovata dal decreto legislativo n. 169/2016, che ha attuato l'art. 8, comma 1, lettera f) legge n. 124/2015, disciplina l'ordinamento e le attività portuali, i compiti e le funzioni delle Autorità di sistema portuale (AdSP), degli uffici territoriali portuali e dell'autorità marittima.

Ai sensi della legge cit., i porti marittimi nazionali sono ripartiti in categorie e classi: categoria I (porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato); categoria II, classe I (porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale); categoria II, classe II (porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale); categoria II, classe III (porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale) (art. 4).

I porti sede di AdSP appartengono ad una delle prime due classi della categoria II, e quindi sono di rilevanza economica nazionale o internazionale.

I porti, o le specifiche aree portuali di categoria II, hanno funzioni commerciale e logistica; industriale e petrolifera; di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi; peschereccia;

turistica e da diporto.

La citata legge n. 84 prevede - come ovvio, essendo la materia «porti e aeroporti civili» di competenza legislativa concorrente ai sensi dell'art. 117, 3° comma - il coinvolgimento della Regione sotto diversi profili. Ad esempio, le caratteristiche dimensionali, funzionali e la tipologia del porto, nonché l'assegnazione allo stesso della categoria, sono stabilite con decreto ministeriale (infrastrutture e trasporti), previo parere della Regione interessata chiamata ad esprimersi sullo schema di decreto (art. 4, comma 5); il documento di pianificazione strategica di sistema (che compone il piano regolatore di sistema portuale) redatto dalle AdSP e' adottato da un Comitato di gestione e approvato dalla Regione interessata, previa intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'art. 6 disciplina, al comma 1, le AdSP rinviando all'Allegato A l'individuazione dei porti ricompresi in dette Autorita'. Nell'Allegato cit. e' contenuto l'elenco delle AdSP con l'indicazione dei porti che ne fanno parte e da esso risulta, in particolare, che il primo porto indicato per ogni AdSP rappresenta anche la sede dell'Autorita': infatti, nell'AdSP dei «Mari Tirreno meridionale Ionio e dello Stretto», Gioia Tauro e' il primo porto indicato e anche la sede dell'AdSP.

La sede dell'AdSP e' individuata, in particolare, ai sensi del successivo comma 3 nella «sede del porto centrale» (c.d. porto CORE) stabilito ai sensi del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013.

Si anticipa che detto regolamento individua la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), come quella avente «alta importanza strategica» ai fini del conseguimento degli obiettivi di sviluppo delle infrastrutture di trasporto per l'efficienza e la sostenibilita' sociale e ambientale delle stesse, mediante l'interconnessione dei collegamenti ferroviari, portuali, aeroportuali, di navigazione interna, stradali e intermodali.

Per quanto riguarda i porti calabresi, e' qualificato porto CORE il porto di Gioia Tauro in considerazione delle dimensioni, della localizzazione e della sua strategicita' (cfr. mappa dell'Italia allegata al reg. cit.: doc. 1). Viceversa, per la Sicilia sono indicati quali porti CORE quello di Palermo e quello di Augusta. Il porto di Gioia Tauro (come evidenziato nella mappa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: doc. 2), ai sensi del predetto regolamento, insiste sulla rete TEN-T che collega il Mediterraneo con la Scandinavia.

Sulla medesima rete TEN-T, per quanto interessa in questa sede, insiste anche il porto di Messina; circostanza questa che lo rende idoneo ad ospitare la sede di una AdSP, come risulta del resto dalla mappa reperibile sul sito del Ministero delle infrastrutture (doc. 3).

Le AdSP, prima della modifica apportata con la legge di conversione n. 136/2018 del decreto-legge n. 119/2018, oggetto del presente contenzioso, erano quindici - nelle quali erano state raggruppate le precedenti 53 Autorita' portuali - e, in relazione ai porti calabresi e siciliani, l'art. 6, comma 2, legge n. 84/1994 alla lettera f) individuava l'«Autorita' di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto», ricomprensive ai sensi dell'Allegato A della legge cit., tutti i porti della Calabria (Porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia e Reggio Calabria) e tre porti della Sicilia (Messina, Milazzo, Tremestieri) (doc. 4).

Si anticipa che per effetto della novella legislativa del dicembre 2018 cit. - modificando l'art. 6 e l'Allegato A della legge n. 84 - e' stata istituita una ulteriore AdSP, denominata «Autorita' di sistema portuale dello Stretto», incorporando i porti siciliani sopra menzionati (Messina, Milazzo, Tremestieri) e due porti

calabresi (Villa San Giovanni e Reggio Calabria) dalla precedente AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

L'art. 6 cit. prevede che eventuali modifiche all'Allegato A possono essere adottate con regolamento, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta motivata del presidente della regione interessata, per consentire: a) l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione e' stata trasferita alla regione all'interno del sistema dell'Autorita' di sistema portuale territorialmente competente; b) il trasferimento di un porto a una diversa Autorita' di sistema portuale, previa intesa con le regioni nel cui territorio hanno sede le Autorita' di sistema portuale di destinazione e di provenienza.

Alle AdSP - qualificate enti pubblici non economici di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria - spettano, tra l'altro, le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attivita' autorizzate e concessorie per il carico/scarico merci, passeggeri etc., per la concessione di aree e banchine etc., e delle altre attivita' commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali.

Spettano ad esse inoltre la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale; l'affidamento e il controllo delle attivita' dirette alla fornitura a titolo oneroso; il coordinamento delle attivita' amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale; l'amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, fatte salve le eventuali competenze regionali; la promozione e il coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali (art. 6 cit.).

Il comma 14 del cit. art. 6 prevede che decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto di modifica e riorganizzazione citato (d.lgs. n. 169/2016) con regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, puo' essere modificato il numero delle Autorita' di sistema portuale. Sullo schema di regolamento «e' acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281». Il successivo comma 15 prevede che per la modifica dei limiti territoriali di ciascuna delle AdSP si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata.

Organi dell'AdSP sono il Presidente, al quale spettano, tra l'altro, l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo, ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, le competenze sulle concessioni di aree e banchine, le autorizzazioni sulle merci; il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti; vi e' poi un Segretario generale (art. 10).

1.2. I rilievi della Commissione Speciale del Consiglio di Stato sulla riforma del 2016.

Detta normativa, come anticipato, e' il frutto della politica di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina in materia portuale, operata nel 2016, al fine di conseguire maggiore efficienza, contenimento delle spese pubbliche e razionalizzazione della governance delle autorita' portuali. Detto decreto legislativo e' stato oggetto di parere favorevole della Conferenza unificata, come chiaramente indicato nel preambolo del decreto stesso.

Nel parere del Consiglio di Stato, in data 9 maggio 2016, n.

01142/2016 (doc. 5) reso sullo schema di decreto legislativo - poi versato nel decreto legislativo n. 168/2016 di modifica della legge n. 84 cit. - si evidenzia che la riforma si propone di «intervenire sulla dimensione "monoscalo" degli organi di governo dei porti, superare l'eccessivo localismo attuale, realizzare maggiore interazione e integrazione con le aree logistiche del Paese, esprimere maggiore capacita' di coordinamento».

La riforma e' qualificata come avente un «ruolo strategico per conferire snellezza e agilita' all'attivita' pubblica dei porti e connetterla con il mondo economico, produttivo e sociale, con l'azione imprenditoriale dei privati e le istanze delle comunita' locali» per fare del «Sistema Mare» «il motore di uno sviluppo economico».

Tuttavia, il parere cit. sottolinea la necessita' di curare la fase attuativa della riforma «attraverso adeguate iniziative sia "normative" ... ma anche e soprattutto ... di "manutenzione" costante del funzionamento della riforma, elementi importanti per la sua piena realizzazione».

Uno degli obiettivi fondamentali della riforma e' individuato nella riorganizzazione della struttura portuale «superando la realta' dei porti italiani frammentata e disarticolata, facendo leva sulla ricchezza di infrastrutture portuali nazionali, mediante l'accorpamento dei 54 porti esistenti in 15 Autorita' di sistema portuale»; per rispondere, in termini organizzativi, all'evoluzione del contesto internazionale, caratterizzato dalla globalizzazione del traffico delle merci, dalla sviluppo di grandi porti a Sud est dell'Italia e dalla maggiore competitivita' dei porti del nord Europa.

A tale proposito, il Consiglio di Stato, ha segnalato la necessita' di evitare il rischio di duplicazioni di centri decisionali.

Il secondo obiettivo della riforma e' indicato nella semplificazione dell'azione amministrativa «degli adempimenti amministrativi connessi alle attivita' portuali»; obiettivo «sicuramente agevolato dalla riforma organizzativa di concentrazione delle competenze in un minor numero di soggetti dotati di potere decisionale e di gestione e dalla complessiva riorganizzazione delle strutture».

Secondo il Consiglio di Stato il superamento della fase di crisi economica che coinvolge anche il settore portuale passa attraverso una riforma che sia «in grado di attrarre capitali privati di investimento e di utilizzare sinergie di competenze e a tal fine tenga conto dell'apparato costruttivo degli operatori economici, dei lavoratori del settore, degli utenti dei servizi».

Con specifico riferimento alle modifiche all'art. 6 cit., e all'accorpamento delle AdSP, il Consiglio di Stato auspica che la «riorganizzazione delle autorita' portuali sulla base di un sistema integrato di piu' porti non si limiti ad un mero accorpamento "aritmetico" di enti di Governo, ma si coniughi con una visione strategica di integrazione» dei settori coinvolti.

2. L'organizzazione dei porti calabresi.

In attuazione della normativa predetta, in Calabria e' stata ridefinita l'organizzazione sistematica dei porti, al fine di consentire un'offerta integrata e completa di servizi portuali agli operatori del settore, in un'ottica di interconnessione delle strutture e di ottimizzazione dei servizi resi.

E cosi', il porto di Gioia Tauro risulta centrale per il servizio merci-container, quello di Vibo Valentia per il servizio merci-industriali (oil), quello di Villa San Giovanni per il servizio passeggeri-traghetto-crocieristico, quello di Reggio Calabria per il servizio passeggeri-crocieristico.

Nell'ambito del sistema portuale calabrese cosi' configurato viene riconosciuto al porto di Gioia Tauro (sede dell'AdSP dei Mari

Tirreno meridionale e Ionio) - dotato di infrastrutture di primario rilievo che rendono lo scalo idoneo anche alle navi di ultimissima generazione, con disponibilita' di spazi, e ideale collocazione geografica - un ruolo «principale», di raccordo, avente rilievo intercontinentale.

Esso e' infatti, come detto, l'unico tra i porti calabresi facente parte della rete TEN-T ai sensi del reg. UE 1315/2013 cit., e, proprio in forza di tale qualificazione, sono stati associati al Porto di Gioia Tauro, nella AdSP calabrese, oltre ai porti calabresi, anche i tre porti siciliani di Messina, Milazzo e Tremestieri, al fine di rendere le dette infrastrutture piu' competitive a livello internazionale, potendo garantire il soddisfacimento delle diverse e complementari esigenze provenienti dagli utenti del porto stesso, mediante «l'interconnessione e l'interoperabilita' delle reti di trasporto nazionali», «l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture».

3. L'istituzione della cd. ZES nella Regione Calabria.

Le particolari caratteristiche del porto di Gioia Tauro e aree limitrofe hanno consentito alla Regione Calabria di ottenere l'istituzione di una c.d. ZES, zona economica speciale, ai sensi dell'art. 4 decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 conv. modific. legge 3 agosto 2017, n. 123, recante «Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno».

L'istituzione della c.d. ZES, secondo quanto stabilito dall'art. 4 cit. e' intesa a favorire la creazione di condizioni economiche, finanziarie ed amministrative favorevoli per lo sviluppo delle imprese insediate in alcune aree del Paese, in cui siano presenti «aree portuali». Ai sensi del cit. art. 4 la ZES e' una «zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale ...», nella quale «per l'esercizio di attivita' economiche e imprenditoriali le aziende gia' operative e quelle che si insedieranno nella ZES possono beneficiare di speciali condizioni» (art. 4, comma 2).

La norma rinvia ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri da adottare di concerto con altri Ministri, sentita la Conferenza unificata, per disciplinare le modalita' di istituzione e la durata della ZES, i criteri per l'identificazione e la delimitazione dell'area, le condizioni per l'ottenimento delle agevolazioni da parte delle imprese operanti nell'ambito della ZES (benefici fiscali e procedure semplificate) (art. 4, comma 3).

La stessa norma prevede che l'istituzione della ZES avvenga con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta della Regione interessata; proposta che deve essere corredata da un «piano di sviluppo strategico» (art. 4, comma 5).

L'amministrazione della ZES e' affidata ad un Comitato di indirizzo, composto dal Presidente dell'Autorita' portuale, con funzioni di presidente, da un rappresentante della regione, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 4, comma 6).

Il Comitato «deve assicurare ... a) gli strumenti che garantiscano la piena operativita' delle aziende presenti nella ZES; b) l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito della ZES; c) l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi» (art. 4, comma 7).

3.1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 gennaio 2018, n. 112 e' stato adottato il «Regolamento recante istituzione di Zone economiche speciali (ZES)». L'art. 8 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri cit. ha specificato, in particolare, i compiti del Comitato di indirizzo prevedendo lo svolgimento, da parte di esso, delle «attivita' di indirizzo» intese

ad assicurare, tra l'altro, l'insediamento di nuove imprese nella ZES e la piena operatività di quelle già esistenti (lettera a)); la verifica dell'avvio delle attività economiche e degli investimenti (lettera d)); la sottoscrizione di convenzioni tra le amministrazioni locali e statali per disciplinare procedure semplificate in ordine all'avvio di nuove attività economiche (lettera e)); le condizioni per l'accesso e l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e di quelle previste nel «piano di sviluppo strategico» (lettera f)); le iniziative necessarie per attrarre investitori nazionali ed internazionali (lettera i)); l'accesso da parte di terzi ai servizi resi dalle imprese presenti nella ZES (lettera m)).

3.2. Dette funzioni si intersecano con quelle attribuite dalla legge all'AdSP, che esercita, come visto, funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali; funzioni di coordinamento e regolazione delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali (art. 6, comma 1, lettera a), legge n. 84/1994 cit.); funzioni di coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale (art. 6, comma 1, lettera d) legge cit.); nonché funzioni di amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione (art. 6, comma 1, lettera e, legge cit.).

Il raccordo tra le funzioni esercitate dall'AdSP e dal Comitato di indirizzo della ZES, tra loro strettamente connesse, è assicurato dal presidente di detto Comitato, che è allo stesso tempo presidente dell'Autorità portuale (art. 6, comma 5, decreto-legge n. 91/2017 cit.).

3.3. In applicazione della citata normativa, la Regione Calabria, con delibera di giunta n. 100 del 29 marzo 2018 (doc. 6) ha avviato l'iter per l'istituzione della ZES, approvando il c.d. Piano di sviluppo strategico, e, con successivo decreto del presidente della Regione n. 24 del 4 aprile 2018 (doc. 7), ha richiesto l'istituzione della ZES, allegando il relativo Piano strategico.

In detto Piano strategico viene sottolineato il ruolo «principale» del porto CORE di Gioia Tauro, integrato con le ulteriori aree della Calabria, ad esso connesse sia da un punto di vista economico funzionale che infrastrutturale, essendo direttamente collegato con l'infrastruttura ferroviaria e con quella aeroportuale. Il progetto è inteso come uno strumento «per incentivare lo sviluppo delle aree regionali a vocazione produttiva L'elemento della semplificazione amministrativa è uno dei cardini della ZES», con l'obiettivo di creare un sistema regionale che «a partire dal porto CORE e dal suo retroporto, collega i porti nazionali, gli aeroporti e le aree produttive retroportuali».

Il Piano strategico specifica che le aree portuali ricomprese nella ZES sono quelle del porto di Reggio Calabria e dei porti nazionali di Villa San Giovanni, Crotona, Vibo Valentia e Corigliano Calabro, la cui delimitazione e perimetrazione è stata specificamente indicata nella cartografia allegata al Piano e nella pag. 17 del Piano stesso (doc. 8).

Con particolare riferimento al Porto di Villa San Giovanni, nel Piano si evidenzia che esso è collegato tramite infrastruttura ferroviaria, al Porto di Vibo Valentia, all'area integrata di Lamezia e al Macronodo di Gioia Tauro. Inoltre, ad esso, sempre tramite infrastruttura ferroviaria, è collegato anche il porto di Reggio Calabria.

Insomma, dal Piano risulta evidente la stretta interconnessione delle infrastrutture portuali calabresi, tali da giustificare una regolamentazione d'insieme che ne assicuri l'efficiente funzionamento attraverso la rispettiva integrazione.

3.4. In considerazione di detta proposta, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 maggio 2018 e' stata istituita, ai sensi dell'art. 4, comma 5, decreto-legge n. 91/2017, conv. modif. legge n. 123/2017, la ZES nella Regione Calabria «nei termini di cui al Piano di sviluppo strategico presentato dalla Regione ...» (doc. 9).

3.5. Successivamente sono stati nominati i membri del Comitato di indirizzo della ZES. In particolare, in data 21 settembre 2018 e' stato nominato il rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri (cfr. nota prot. 691 del 21 settembre 2018) e in data 20 dicembre 2018 e' stato nominato il rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (cfr. nota prot. 44044 del 20 dicembre 2018 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; doc. 10).

4. La riforma del dicembre 2018 sull'istituzione dell'AdSP dello Stretto.

Nell'ambito di tale quadro complessivo, e' intervenuto da ultimo il legislatore con la legge 17 dicembre 2018, n. 136, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, recante disposizioni in materia fiscale e finanziaria, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 18 dicembre 2018 n. 293, inserendo l'art. 22-bis nel testo del citato decreto-legge n. 119/2018 (doc. 11).

Detto art. 22-bis, rubricato «Disposizioni in materia di Autorita' di sistema portuale», modifica, per quanto interessa, l'art. 6, legge 28 gennaio 1994, n. 84, nell'elenco delle AdSP, sopprimendo la dizione «e dello Stretto» all'AdSP «dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio» e introducendo alla lettera q-bis) l'AdSP «dello Stretto». L'art. 22-bis cit. modifica inoltre l'allegato A della legge n. 84/1994 cit., nel quale si individuano i porti ricompresi nelle singole AdSP, prevedendo, al numero 6, l'Autorita' di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia»; e al numero 15-bis, l'Autorita' di sistema portuale dello Stretto - Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria» (doc. 12).

In sostanza, dunque l'AdSP dello Stretto nasce dallo scorporo dei porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria dalla precedente «Autorita' di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto», che ricomprendeva tutti i porti della Calabria - porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia e Reggio Calabria - e i tre porti della Sicilia (Messina, Milazzo, Tremestieri).

Conseguentemente, l'«Autorita' di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio» oggi comprende solamente i porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia, e non comprende piu' ne' il porto di Villa San Giovanni ne' quello di Reggio Calabria.

Sulla base della formulazione dell'art. 22-bis cit. - considerando quanto si e' detto in ordine all'individuazione del porto sede dell'AdSP - risulta che l'AdSP dei «Mari Tirreno Meridionale e Ionio» continua ad avere la sua sede presso il porto di Gioia Tauro, e che l'AdSP dello Stretto avra' la propria sede a Messina.

Cio' risulta invero da quanto richiamato in ordine al fatto che il porto CORE e', ai sensi del regolamento europeo n. 1315/2013, quello principale che insiste su una rete transeuropea di trasporto, e, come chiarito, tra i porti ricompresi nella nuova Autorita', il porto di Messina e' l'unico che insiste sulla rete TEN-T Scandinavia - Mediterraneo.

E, del resto, il porto di Messina e' il primo porto indicato tra quelli ricompresi nella AdSP dello Stretto, cio' che significa che esso e' sede della AdSP stessa.

Cio', in altri termini, significa che i due porti calabresi -

associati nella AdSP dello Stretto - saranno governati da un'Autorita' portuale con sede fuori dal territorio regionale calabrese, con grave pregiudizio degli interessi della Regione Calabria.

Sulla base di quanto argomentato si anticipa che detta riforma e' stata attuata senza minimamente coinvolgere, sul punto, la Regione Calabria, titolare della potesta' legislativa concorrente ai sensi dell'art. 117, 3° comma Cost.. Inoltre essa appare del tutto irragionevole e contraria ai principi di cui all'art. 97 Cost., anche in considerazione di quanto illustrato in ordine agli sforzi sostenuti dalla Regione Calabria per l'istituzione della ZES, e quindi per la riorganizzazione sistematica di tutte le infrastrutture piu' rilevanti deI proprio territorio, attuata mediante l'interconnessione di dette infrastrutture con l'obiettivo di favorire lo sviluppo economico della Regione.

In altri termini, lo scorporo dei porti passeggeri di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria dall'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio avente come riferimento il porto di Gioia Tauro, impedisce proprio il raggiungimento di quegli obiettivi, anche europei, di «interconnessione e l'interoperabilita' delle reti di trasporto nazionali, ottimizzazione dell'integrazione e interconnessione delle infrastrutture», viceversa raggiungibili accorpando tutti i porti calabresi, in un'unica AdSP dotata di un «porto CORE», quale e' il porto di Gioia Tauro.

Peraltro, detta riforma incide particolarmente sugli interessi della comunita' calabrese, alla quale sara' sottratta la gestione di due porti particolarmente rilevanti nell'economia del territorio, anche con particolare riferimento allo sviluppo del turismo della Regione.

5. La disciplina contenuta nell'art. 22-bis, decreto-legge n. 119/2018 cit., conv. modif., legge n. 136/2018, si pone in palese contrasto con l'art. 117, 3° Cost., con l'art. 97 Cost., nonche' con i principi di semplificazione, efficienza dell'amministrazione, ragionevolezza e leale collaborazione, ed omogeneita' delle disposizioni normative, per i seguenti

Motivi

I) Illegittimita' costituzionale dell'art. 22-bis, decreto-legge n. 119/2018 conv. modif. legge n. 136/2018, per violazione dell'art. 117, 3° comma Cost. Violazione dei principi, anche giurisprudenziali, che sorreggono la competenza legislativa concorrente Stato/Regioni.

Come detto, l'art. 22-bis decreto-legge n. 119/2018, inserito dalla legge di conversione n. 136/2018, modificando l'art. 6, legge n. 84/1994 nell'elenco delle AdSP, ha introdotto, alla lettera q-bis), l'AdSP «dello Stretto», e ha soppresso, alla lettera f) del citato art. 6, la dizione «e dello Stretto» dall'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. Lo stesso art. 22-bis ha inoltre modificato l'Allegato A della legge n. 84/1994, nel quale sono indicati i porti compresi nelle singole AdSP, prevedendo, al numero 6, l'Autorita' di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia»; e al numero 15-bis, l'«Autorita' di sistema portuale dello Stretto - Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria».

In altri termini, la norma ha scorporato dalla precedente «Autorita' di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto», i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, comprendendo detti porti nell'Autorita' di sistema portuale dello Stretto» di nuova istituzione e con sede in Sicilia.

I.1. Detto art. 22-bis, incidendo sulla materia «porti e aeroporti civili», nonche' sugli interessi della Regione Calabria ha

modificato, senza alcun previo coinvolgimento della Regione Calabria, l'assetto dell'AdSP Calabrese e assegnato i due porti calabresi (Reggio Calabria e Villa San Giovanni) all'AdSP «dello Stretto» con sede in Sicilia, presso il porto di Messina, unico porto in grado di essere considerato CORE ai sensi del cit. reg. n. 1315/2013. E pertanto viola la competenza legislativa concorrente della Regione, stabilita dall'art. 117, 3° comma Cost.

Secondo costante giurisprudenza di codesta ecc.ma Corte «le Regioni sono legittimate a censurare, in via di impugnazione principale, leggi dello Stato ... per questioni attinenti al riparto delle rispettive competenze» (Corte cost., 18 giugno 2008, n. 216; Corte costituzionale, 14 luglio 2017, n. 195).

E' noto che la deroga al riparto di competenze tra Stato e regioni, così come stabilito dall'art. 117 Cost., può avvenire «solo se la valutazione dell'interesse pubblico sottostante all'assunzione di funzioni regionali da parte dello Stato sia proporzionata, non risulti affetta da irragionevolezza alla stregua di uno scrutinio stretto di costituzionalità, e sia oggetto di un accordo stipulato con la regione interessata» (Corte cost., sentenza n. 303/2003).

La stessa Corte, del resto, ha ribadito in numerose pronunce che la legge statale «deve risultare adottata a seguito di procedure che assicurino la partecipazione dei livelli di governo coinvolti attraverso strumenti di leale collaborazione o, comunque, deve prevedere adeguati meccanismi di cooperazione» tra gli enti interessati (Corte cost., 13 gennaio 2004, n. 6). Cio', nel rispetto del principio di leale collaborazione, in ossequio al quale «il legislatore statale deve predisporre adeguati strumenti di coinvolgimento delle regioni, a difesa delle loro competenze. L'obiettivo è contemperare le ragioni dell'esercizio unitario delle stesse con la garanzia delle funzioni costituzionalmente attribuite alle autonomie (sentenze n. 65 del 2016, n. 88 del 2014 e n. 139 del 2012)» (Corte cost., 25 novembre 2016, n. 251).

Del resto, quanto appena rilevato trova conferma anche nella sentenza di codesta ecc.ma Corte costituzionale n. 261/2015, relativa proprio alle Autorità portuali, nella quale è stato ritenuto incostituzionale il mancato coinvolgimento delle regioni, per mancato esperimento dell'intesa, in ordine all'adozione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica previsto all'art. 29, decreto-legge n. 133/2014, conv. modif. legge n. 164/2014; ritenuto necessario per accrescere la competitività del sistema portuale, logistico e marittimo italiano. Nella sentenza cit., per rigettare la tesi difensiva dell'Avvocatura, secondo cui la legge n. 84/1994 prevederebbe solo in alcuni casi forme di partecipazione delle regioni con riguardo a specifiche attività (adozione del parere sullo schema di decreto relativo alla classificazione dei porti; intesa relativa alla nomina del presidente dell'Autorità portuale; partecipazione del presidente della giunta regionale al Comitato portuale), la Corte ha specificato che dette ipotesi «non possono essere considerate in alcun modo equivalenti al coinvolgimento della Regione nella forma dell'intesa», nella specie mancato.

Ancora, codesta ecc.ma Corte, sempre in ordine al principio di leale collaborazione, ha evidenziato che nelle materie di competenza concorrente «necessario, per garantire il coinvolgimento delle regioni interessate, il raggiungimento di un'intesa, in modo da contemperare le ragioni dell'esercizio unitario di date competenze e la garanzia delle funzioni costituzionalmente attribuite alle regioni (ex plurimis, sentenze n. 383 del 2005 e n. 6 del 2004)» (sentenza n. 165 del 2011; v. anche sentenza n. 278 del 2010; sentenze n. 383 e n. 62 del 2005, n. 6 del 2004 e n. 303 del 2003)» (Corte cost., 27 giugno 2012, n. 163). La stessa Corte ha ribadito che, in presenza di potestà legislativa concorrente, la legge «deve risultare adottata a seguito di procedure che assicurino la partecipazione dei livelli di

governo coinvolti attraverso strumenti di leale collaborazione ...» (Corte cost., 21 gennaio 2016, n. 7), specificando che, in tali casi, la legislazione statale «puo' aspirare a superare il vaglio di legittimita' costituzionale solo in presenza di una disciplina che prefiguri un iter in cui assumano il dovuto risalto le attivita' concertative e di coordinamento orizzontale, ovverosia le intese, che devono essere condotte in base al principio di lealta'» (sentenza n. 303 del 2003)» (sentenza n. 6 del 2004)» (Corte cost., n. 7/2016 cit.). Si e' aggiunto inoltre che deve trattarsi di c.d. «intese forti» «non superabili con una determinazione unilaterale dello Stato se non nella «ipotesi estrema, che si verifica allorché l'esperimento di ulteriori procedure bilaterali si sia rivelato inefficace» (sentenza n. 165 del 2011; in seguito, sentenza n. 179 del 2012; (Corte cost., n. 7/2016 cit.).

Con le surrichiamate pronunce codesta ecc.ma Corte ha dunque fissato una serie di punti fermi per vagliare la costituzionalita' dell'intervento del legislatore statale in materie di potesta' legislativa concorrente. In tal senso, come detto, e' necessario rispettare un apposito iter procedimentale - che preceda l'approvazione della norma statale - il quale assicuri il raggiungimento di un'intesa tra lo Stato e la Regione interessata, o comunque un coinvolgimento della Regione stessa.

La norma oggetto del presente contenzioso, introdotta solo con la legge di conversione del decreto-legge n. 119/2018, e' stata approvata senza il coinvolgimento della Conferenza Unificata e dunque delle regioni interessate, e in particolar modo della Regione Calabria, pur incidendo fortemente sugli interessi di detta Regione, in quanto l'istituzione stessa dell'AdSP dello Stretto, con la relativa assegnazione di due porti calabresi (Villa San Giovanni e Reggio Calabria) - prima facenti parte dell'AdSP del Mar Tirreno Meridionale e Ionio - configura di per se' la lesione della potesta' legislativa concorrente regionale, perche' a fronte del trasferimento dei due porti regionali calabresi sotto la direzione della neo istituita Autorita' dello Stretto, con sede presso Messina, alla Regione Calabria e' precluso qualsiasi intervento legislativo e/o regolamentare inteso ad assicurare il coordinamento con gli altri porti calabresi, rimasti sotto la «giurisdizione» dell'AdSP del Mar Tirreno Meridionale e Ionio.

In sede di Conferenza unificata, ovvero nell'ambito della procedura finalizzata al raggiungimento dell'intesa, la Regione Calabria avrebbe potuto rappresentare la specialita' dei due porti «passeggeri» di Villa San Giovanni e Reggio Calabria nell'ambito del sistema portuale calabrese; la loro interconnessione e interoperabilita' nell'ambito di detto sistema; l'esigenza dell'integrazione di detti porti con quello di Gioia Tauro, porto CORE della Calabria, avente funzione centrale dal punto di vista economico, funzionale e infrastrutturale, al quale sono collegate anche le altre infrastrutture ferroviarie e aeroportuali. Ancora, la Regione avrebbe potuto evidenziare la rilevanza di detti porti all'interno c.d. ZES, che, sulla base di quanto chiarito nel Piano strategico, in tanto puo' consentire il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo economico del territorio in quanto preveda il coinvolgimento di tutte le infrastrutture ivi considerate, e quindi di tutti i porti calabresi.

Insomma, la mancata previsione della procedura di intesa, forte o debole, e, la mancata attivazione degli altri strumenti di coinvolgimento della Regione prima dell'adozione della norma, hanno determinato un'evidente lesione della sfera di competenza legislativa regionale

Del resto, come detto, e' la stessa legge n. 84/1994 cit. a prevedere strumenti di coinvolgimento della Regione territorialmente interessata in relazione a determinate attivita', e detto principio risulta ancora piu' rafforzato a seguito delle modifiche apportate

alla legge n. 84 cit., dalla riforma operata con decreto legislativo n. 169/2016; strumenti, tuttavia, nel caso di specie del tutto irragionevolmente pretermessi.

In conclusione, si deve ritenere che l'art. 22-bis, decreto-legge n. 119/2018 cit. violi, per le ragioni su illustrate, l'art. 117, 3° comma Cost. e i principi giurisprudenziali espressi in materia di legislazione concorrente.

II. Illegittimità costituzionale dell'art. 22-bis, decreto-legge n. 119/2018 cit., per violazione dell'art. 97 Cost. e del principio di ragionevolezza e di buon andamento. Violazione del principio giurisprudenziale di omogeneità delle disposizioni introdotte con la legge di conversione nel decreto-legge.

Ma vi è un ulteriore profilo che merita di essere portato all'attenzione di codesta ecc.ma Corte.

La scelta del legislatore statale di prevedere una nuova AdSP interregionale - avente quale unico possibile porto CORE quello siciliano di Messina, per le ragioni che si sono dette, e dunque idoneo ad essere sede dell'Autorità - assegnandole due dei porti della Calabria e di modificare l'assetto della AdSP esistenti, appare essere contrario anche al principio di ragionevolezza, se solo si considera che essa si pone in contrasto con la ratio riformatrice delle AdSP alla base della riforma del 2016; riforma, questa sì, predisposta nel rispetto delle competenze regionali, in quanto adottata previo parere acquisito in sede di Conferenza unificata.

Si è detto infatti che le modifiche del 2016 alla disciplina delle Autorità portuali sono frutto di una riforma sistematica del settore, di inquadramento generale dello stesso, e rappresentano il «disegno» che il legislatore ha inteso dare delle infrastrutture portuali quali strutture strategiche per lo sviluppo del Paese.

Cio' trova conferma nelle limpide espressioni contenute, sul punto, nel citato parere del Consiglio di Stato n. 1142/2016, chiamato ad esprimersi sulla riforma, proprio in considerazione della sua natura sistematica.

Ebbene, con la norma in questa sede impugnata si è scardinato il predetto «disegno» organico di riforma del 2016. E peraltro, a ciò si è giunti seguendo un iter che non trova giustificazione, in quanto, come detto, la riforma del 2016 è stata adottata con il coinvolgimento di tutti gli enti interessati e previo parere del Consiglio di Stato. Ciò che, viceversa, nel caso di specie non è accaduto. È evidente che la modifica del disegno organico del 2016 avrebbe dovuto necessariamente seguire lo stesso iter adottato per la riforma stessa.

In detto di detta circostanza è stato anche violato il principio di ragionevolezza.

La giurisprudenza di codesta ecc.ma Corte ha chiarito che «il principio di ragionevolezza è lesa quando si accerti l'esistenza di una irrazionalità intra legem, intesa come "contraddittorietà" intrinseca tra la complessiva finalità perseguita dal legislatore e la disposizione espressa dalla norma censurata" (sentenza n. 416 del 2000)» (Corte cost., 13 aprile 2017, n. 86); ovvero quando «la legge manca il suo obiettivo e tradisce la sua ratio» (Corte cost., 20 febbraio 1997, n. 43).

Ebbene, nel caso di specie l'obiettivo che è stato tradito è quello della riforma sistematica delle Autorità portuali attuata con decreto legislativo n. 169/2016 - si ribadisce adottata all'esito di un articolato confronto con tutti gli enti del governo territoriale interessati - inteso ad un accorpamento dei centri decisionali e al superamento del localismo di dette Autorità portuali.

Detta ratio, come visto, è chiaramente espressa nel parere del Consiglio di Stato n. 1142/2016 cit., che ha individuato l'obiettivo della riforma del 2016 sulla necessità di «intervenire sulla dimensione "monoscalo" degli organi di governo dei porti, superare l'eccessivo localismo attuale, realizzare maggiore interazione e

integrazione ..., esprimere maggiore capacita' di coordinamento», consentendo così il superamento di un grave elemento di criticita', rappresentato dalla realta' «frammentata e disarticolata» dei porti italiani; il tutto per assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale italiano alla luce dell'evoluzione del contesto internazionale.

Ancora, la norma impugnata si pone in contrasto con l'obiettivo della riforma, evidenziato correttamente dal Consiglio di Stato, inteso alla «concentrazione delle competenze in un minor numero di soggetti dotati di potere decisionale e di gestione e dalla complessiva riorganizzazione delle strutture».

A fronte di detti obiettivi della riforma del 2016, l'istituzione di una nuova AdSP interregionale, disposta con le modalita' di cui s'e' detto, risulta contraria anche al principio di ragionevolezza. E' dunque evidente la violazione dell'art. 97 Cost., e dei principi di ragionevolezza e buon andamento.

Ma vi e' di piu'.

C'e' un ulteriore profilo che merita di essere evidenziato la norma impugnata e' stata inserita solo in sede di conversione in un provvedimento legislativo recante «disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria», quindi essa e' del tutto estranea al contenuto del decreto-legge originario.

La giurisprudenza di codesta ecc.ma Corte e' pacifica nel ritenere incostituzionali le norme come quella in esame, inserite in sede di conversione, che sono «disomogenee» ed «eterogenee» rispetto «al contenuto, alla finalita' e alla ratio complessiva dell'originario disegno di legge» (per tutte Corte costituzionale n. 32/2014; n. 94/2016).

III. Illegittimita' costituzionale dell'art. 22-bis, decreto-legge n. 119/2018 conv. modif. legge n. 136/2018, per violazione dell'art. 97 Cost. e del principio di ragionevolezza sotto altro profilo.

La norma oggetto del presente contenzioso deve ritenersi incostituzionale anche sotto un altro profilo.

Dall'esame dell'art. 6, legge n. 84/1994, risulta che le AdSP sono titolari delle funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attivita' autorizzate e concessorie per il carico/scarico merci, passeggeri etc., per la concessione di aree e banchine etc., e delle altre attivita' commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali (comma 1, lettera a)). Le AdSP provvedono inoltre al coordinamento delle attivita' amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale (comma 1, lettera d)), e all'amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione (comma 1, lettera e)).

Si tratta di funzioni intrinsecamente connesse con quelle attribuite, ai sensi dell'art. 4, decreto-legge n. 91/2017, al c.d. Comitato di indirizzo della ZES, operante sul territorio regionale. Si e' detto, infatti, che il Comitato «deve assicurare ... a) gli strumenti che garantiscano la piena operativita' delle aziende presenti nella ZES; b) l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito della ZES; c) l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi» (art. 4, comma 7). Le funzioni del Comitato, sono state inoltre specificate nel Regolamento della ZES (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 112/2018) cit., il quale ha assegnato al Comitato stesso, funzioni di «indirizzo», intese ad assicurare, ad esempio, l'insediamento di nuove imprese nella ZES e la piena operativita' di quelle gia' esistenti; la verifica dell'avvio delle attivita' economiche e degli investimenti; le condizioni per l'accesso e l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e di quelle previste nel «piano di sviluppo strategico»; le

iniziative necessarie per attrarre investitori nazionali ed internazionali etc.

Nel disegno tracciato dal legislatore, il raccordo tra le funzioni esercitate dall'AdSP e dal Comitato di indirizzo della ZES, era assicurato dal Presidente di detto Comitato, che era allo stesso tempo presidente dell'Autorita' portuale operante sul territorio regionale (art. 4, comma 6, decreto-legge n. 91/2017 cit.). La figura del Presidente, così delineata, era quindi funzionale a garantire il «coordinamento» tra le due strutture e ad evitare eventuali disfunzioni nell'espletamento dei relativi compiti.

Tale quadro è profondamente mutato a seguito della riforma operata con l'art. 22-bis, decreto-legge n. 119/2018 cit.

Il Presidente del Comitato di indirizzo della ZES Calabria è individuato nel Presidente dell'AdSP con sede in Gioia Tauro, ma i due porti calabresi (Villa San Giovanni e Reggio Calabria) sono transitati nell'ambito dell'AdSP interregionale di nuova istituzione, e quindi rispondono al Presidente di quest'ultima AdSP.

In tal modo si è persa evidentemente quella funzione di coordinamento che, nel precedente sistema, era garantita dal fatto che il Presidente dell'AdSP, avesse competenza su tutti i porti calabresi rientranti nella ZES.

Del resto, non può ritenersi che detta funzione di coordinamento possa essere soddisfatta da quanto stabilito al comma 3 dell'art. 22-bis, che, modificando l'art. 3, comma 6, decreto-legge n. 91/2017, conv. modif. legge n. 123/2017, ha previsto che: «nell'ipotesi in cui i porti inclusi nell'area della ZES rientrino nella competenza territoriale di un'Autorita' di sistema portuale con sede in altra regione, il presidente del Comitato di indirizzo è individuato nel Presidente dell'Autorita' di sistema portuale che ha sede nella regione in cui è istituita la ZES».

Tale norma determina che anche per i porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria, ricompresi nell'AdSP interregionale, il Presidente del Comitato di indirizzo è quello dell'AdSP con sede a Gioia Tauro. Ma ciò non appare in alcun modo sufficiente a garantire il coordinamento tra le funzioni che sono proprie degli organi della ZES e quelle delle Autorita' portuali.

In più lo scorporo dei due porti calabresi incide pesantemente sull'attuazione del Piano Strategico della ZES Calabrese che ricomprende necessariamente, in una visione organica, tutte le infrastrutture calabresi.

Infatti è lo stesso esercizio delle funzioni suindicate attribuite all'AdSP interregionale a pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi del Piano strategico della ZES calabrese, intesi ad incentivare la «semplificazione amministrativa», che «è uno dei cardini della ZES», e la creazione di un sistema regionale unitario che «a partire dal porto CORE e dal suo retroporto, collega i porti nazionali gli aeroporti e le aree produttive retroportuali».

Va anche sottolineato che la moltiplicazione dei soggetti istituzionali competenti sui porti calabresi - senza alcun elemento di raccordo e coordinamento tra gli stessi - venutasi a creare a seguito della riforma oggetto di contestazione, produce evidentemente un effetto pregiudizievole anche in capo agli operatori che devono interfacciarsi con tali soggetti, rendendo più gravose le attività autorizzatorie e concessorie necessarie per poter fruire dei servizi e delle infrastrutture portuali.

Anche sotto tale profilo, dunque, merita di essere rilevata l'incostituzionalità e l'irragionevolezza della riforma attuata con l'art. 22-bis, decreto-legge n. 119/2018.

P.Q.M.

Si chiede che codesta ecc.ma Corte costituzionale dichiari

l'illegittimità costituzionale dell'art. 22-bis, decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, inserito dalla legge di conversione 17 dicembre 2018, n. 136, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del 18 dicembre 2018, n. 293, per effetto del quale è stato modificato l'art. 6 legge 28 gennaio 1994, n. 84 e l'Allegato A della medesima legge n. 84/1994 cit., istituendo l'«Autorità di sistema portuale dello Stretto - Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria», per violazione dell'art. 117, 3° comma Cost., dell'art. 97 Cost. nonché dei principi di semplificazione, ragionevolezza, leale collaborazione ed omogeneità delle disposizioni introdotte con la legge di conversione nel decreto-legge.

Roma, 14 febbraio 2019

Prof. Avv. Cerulli Irelli - Avv. Festa