

La presente deliberazione viene affissa il \_\_\_\_\_ all'Albo Pretorio per rimanervi 15 giorni

## PROVINCIA di BENEVENTO

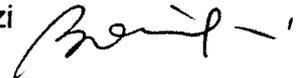
Deliberazione della Giunta Provinciale di Benevento n. 33 del 15 FEB. 2011

**Oggetto:** Tar Campania - Ricorsi A.T.C. srl c/ Regione Campania e altri- Ratifica atti e autorizzazione a stare in giudizio.

L'anno duemilaundici il giorno quindici del mese di FEBBRAIO presso la Rocca dei Rettori si è riunita la Giunta Provinciale con l'intervento dei Signori:

- |                                    |                   |       |
|------------------------------------|-------------------|-------|
| 1) Prof.Ing. Aniello Cimitile      | - Presidente      | _____ |
| 2) On. Avv. Antonio Barbieri       | - Vice Presidente | _____ |
| 3) Dr. Gianluca Aceto              | - Assessore       | _____ |
| 4) Ing. Giovanni Vito Bello        | - Assessore       | _____ |
| 5) avv. Giovanni Angelo Mosè Bozzi | - Assessore       | _____ |
| 6) Dr. Annachiara Palmieri         | - Assessore       | _____ |
| 7) Dr. Carlo Falato                | - Assessore       | _____ |
| 8) dr. Nunzio Pacifico             | - Assessore       | _____ |
| 8) geom. Carmine Valentino         | - Assessore       | _____ |

Con la partecipazione del Segretario Generale Dott. Claudio Uccelletti  
L'ASSESSORE PROPONENTE Avv. Giovanni Angelo Mosè Bozzi



### LA GIUNTA

**Premesso** che con ricorsi notificati il 31/3/010 e 06/04/010 la ETAC srl convivano in giudizio con separati atti la Regione Campania, la Provincia di Napoli, la Provincia di Caserta e la Provincia di Benevento per l'accertamento del diritto a ricevere la somma di € 554.860,73 a titolo di compensazione per gli esercizi 1999-2002 oltre interessi e rivalutazione, nonché della somma di € 879.416,00 a titolo di compensazione per gli esercizi 2003-2008 e alla condanna delle Amministrazione convenute al pagamento di tale somma ;

Esprime parere favorevole circa la regolarità tecnica della proposta.

li \_\_\_\_\_

Il Dirigente Settore Affari Legali-Advocatura  
(Avv. Vincenzo Catalano)

Esprime parere favorevole circa la regolarità contabile della proposta,

Li \_\_\_\_\_

Il Dirigente del Settore FINANZE  
E CONTROLLO ECONOMICO  
(dr. Filomena Lazazzera)

### **LA GIUNTA**

Su relazione dell'Assessore avv. Giovanni Angelo Mosè Bozzi  
A voti unanimi

### **DELIBERA**

**Per** i motivi espressi in narrativa e che formano parte integrante e sostanziale del presente dispositivo:

**Ratificare** gli atti di costituzione in giudizio dell'Ente di cui alla determina n. 89/011 ed autorizzare la costituzione nei giudizi promossi con ricorsi notificati il 31/03/010 e 06/04/010 dinanzi al Tar Campania dalla ATC srl c/ la Regione Campania, la Provincia di Napoli, la Provincia di Caserta e la Provincia di Benevento per l'accertamento del diritto a ricevere la somma di € 554.860,73 a titolo di compensazione per gli esercizi 1999-2002 oltre interessi e rivalutazione, nonché della somma di € 879.416,00 a titolo di compensazione per gli esercizi 2003-2008 e alla condanna delle Amministrazione convenute al pagamento di tale somme;

**Dare** alla presente immediata esecutività stante l'urgenza

**ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE  
DELLA CAMPANIA**

**NAPOLI**

**Ricorso**

**per la A.T.C. Azienda Trasporti Campani s.r.l.**, con sede in Napoli, via Alcide De Gasperi, n. 35, P. IVA 06777360634, in persona del legale rappresentante Amministratore Unico *pro tempore* sig.ra Patrizia D'Ercole nata a Napoli il 23 luglio 1956, rappresentata e difesa – in virtù di procura in margine del presente atto – dagli avv.ti **Lodovico Visone** e **Giuseppe D'Amico**, con i quali elettivamente domicilia in Napoli presso lo studio dell'avv. Bruno Ricciardelli, piazza Bovio n. 8;

**contro**

**la Regione Campania, la Provincia di Napoli, la Provincia di Caserta e la Provincia di Benevento,**

per l'accertamento del diritto a ricevere la somma complessiva di euro 879.416,00 (ottocentostantannovemilaquattrocentosedici/00) o la diversa somma che fosse determinata in corso di causa a titolo di "compensazione", ai sensi delle disposizioni di cui ai regolamenti CEE n. 1191/1969 e n. 1893/1991, degli oneri economici da essa sostenuti negli esercizi 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 e 2008, per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico derivanti da contratti di servizio ponte stipulati con gli enti anzidetti, aventi in particolare ad oggetto l'espletamento di servizi di trasporto pubblico locale; nonché per la conseguente condanna delle amministrazioni convenute al pagamento alla ricorrente dei predetti importi.

**Dati di fatto**

**1. Le posizioni delle parti** – L'Impresa A.T.C. Azienda Trasporti Campani s.r.l. (d'ora innanzi ATC) esercita professionalmente l'attività di trasporto pubblico di persone su linee automobilistiche locali (cfr. all. n. 1). Attualmente essa gestisce il servizio di trasporto pubblico locale in relazione alle tratte indicate nei *contratti di servizio ponte* di seguito elencati (cfr. all.ti 2-9):

- con la Regione Campania, in data 31.12.2002 (rep. n. 179);
- con la Provincia di Napoli, in data 31.12.2002 (rep. n. 177);
- con la Provincia di Caserta, in data 22.01.2003 (rep. nn. 20020 e 20021);

La sottoscritta Patrizia D'Ercole, nella qualità di Amministratore Unico, legale rappresentante della soc. "A.T.C. Azienda Trasporti Campani s.r.l.", nomina e costituisce suoi procuratori e difensori, gli avv.ti Lodovico Visone e Giuseppe D'Amico, conferendo loro mandato perché lo rappresentino e difendano nel presente giudizio dinanzi all'Ecc.mo TAR della Campania, sez. di Napoli.

Abilita i suddetti avvocati a sottoscrivere ricorsi, memorie e quanto altro necessario per l'utile espletamento della difesa.

Attesta di aver ricevuto preventiva informativa ai sensi dell'art. 13, D.lgs 196/03 e conferisce autorizzazione e consenso alla raccolta ed al trattamento dei dati personali.

Elegge domicilio con loro in Napoli, presso lo studio dell'avv. Bruno Ricciardelli, piazza Bovio n. 8.

*Patrizia D'Ercole*  
*De Gasperi*  
*Giuseppe D'Amico*



**Provincia di Benevento**  
AOO: Prot. Generale

Registro Protocollo Entrata

Nr Prot. 0010321

Data 07/04/2010

Oggetto **RICORSO AZIENDA TRASPOF  
CAMPANI**

Dest. **Avvocatura Settore; [ ... ]**

- con la Provincia di Benevento, in data 31.12.2002 (rep. n. 178), nonché in data 30.12.2003, 11.01.2005 e 26.06.2007.

I medesimi servizi di trasporto pubblico locale, come si evince dai riferiti contratti, sono stati in precedenza espletati dalla ATC negli anni 1999, 2000, 2001 e 2002, in virtù di specifica concessione regionale.

**2. L'assunzione degli obblighi di servizio pubblico** – E' noto che l'espletamento dei servizi pubblici di trasporto può implicare, e di norma implica, l'assunzione, per il gestore, di specifici obblighi – cc.dd. *obblighi di servizio pubblico* – fondamentalmente relativi alle modalità di organizzazione ed esercizio dell'attività ed alla determinazione dei corrispettivi ad essa legati.

Infatti, l'imposizione di tali obblighi da parte dell'ente pubblico titolare del servizio risponde all'esigenza di garantire alla collettività la fruizione dello stesso a condizioni sostenibili e perciò stesso comporta l'assunzione, da parte del gestore, di rilevanti oneri economici, che evidentemente non possono trovare immediata remunerazione nei ricavi connessi all'esercizio dell'attività. E ciò, *in primis*, per l'ovvia ragione che i corrispettivi delle prestazioni erogate nell'ambito del servizio pubblico sono sostanzialmente determinati dall'ente titolare mediante tariffe e sostanzialmente imposti al gestore, in quanto concretizzano, per così dire, "prezzi politici".

In tale ottica, l'esigenza di garantire il corretto svolgimento della dialettica di mercato nei settori di riferimento dei servizi pubblici, ha determinato la necessità di adottare misure normative idonee a fare fronte, tendenzialmente neutralizzandoli, agli "scompensi" economici, patrimoniali e finanziari patiti dai soggetti gestori per effetto dell'imposizione di logiche gestionali tutte improntate, come si è detto, alla salvaguardia di ineludibili istanze della collettività.

Dette misure normative hanno trovato espressione nel quadro di una disciplina complessa ed articolata, risultante dall'integrazione e dal coordinamento di fonti comunitarie e fonti interne.

**3. La legislazione comunitaria: i principi** – Con riguardo alla legislazione comunitaria in materia di trasporti pubblici, mette conto di rilevare *in limine* che la fattispecie posta all'attenzione dell'Ecc.mo Giudice adito rientra nell'orbita applicativa del regolamento CEE n. 1191/1969 del 26 giugno 1969, come modificato dal

regolamento CEE n. 1893/1991 del 20 giugno 1991. Tale regolamento è infatti rimasto in vigore fino al 3 dicembre 2009, data a decorrere dalla quale risulta sostituito dal regolamento n. 1370/2007: sicché costituisce la disciplina di riferimento in relazione alle prestazioni di servizio pubblico di trasporto erogate dalla ATC negli esercizi 2003-2008, su cui il presente ricorso verte. Peraltro, deve rilevarsi che la legislazione comunitaria vigente a far data dal 3 dicembre 2009 s'incentra su principi per ogni aspetto omogenei e coerenti con quelli posti a base della normativa previgente che, come si è accennato, viene in causa per quanto qui specificamente interessa.

Ciò posto, il regolamento n. 1191/1969 ha previsto, come è noto, che ***gli oneri economici derivanti dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, che non trovino copertura mediante gli introiti tariffari, siano integralmente riversati alle imprese di trasporto private dall'ente pubblico concedente, attraverso il meccanismo delle cosiddette compensazioni economiche.***

La logica della disciplina comunitaria emerge nitidamente nell'ambito dei *considerando*. E' in tale sede rimarcata, difatti, la circostanza che *“uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti è l'eliminazione delle disparità create dall'imposizione (...) di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico che possono falsare in misura sostanziale le condizioni di concorrenza”* (primo considerando); e che quindi, in linea di principio, si pone la necessità della soppressione degli *“obblighi di servizio pubblico”*. Ciò fermo, il legislatore comunitario rileva tuttavia che *“il mantenimento di tali obblighi è indispensabile in alcuni casi per assicurare la fornitura di servizi di trasporto sufficiente (...) in funzione dell'offerta e della domanda di trasporto esistenti, nonché delle esigenze della collettività”* (secondo considerando), di talché, fatta salva la possibilità che gli Stati membri si dispongano alla eliminazione degli stessi, il loro mantenimento però comporta il dovere dell'ente titolare del servizio di ***“compensare gli oneri che ne derivano per le imprese di trasporto”*** (undicesimo considerando).

Coerentemente con i principi sopra enunciati, il regolamento in questione, nell'art. 1, comma 4, prevede che ***“gli oneri gravanti sulle imprese di trasporto in conseguenza del mantenimento degli obblighi di cui al paragrafo 2 e dell'applicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto di cui al paragrafo 3, formano oggetto di compensazioni determinate in base a metodi co-***

*muni indicati nel presente regolamento”.*

Per quanto attiene invece all'individuazione degli obblighi in discorso, il regolamento stabilisce che *“per obblighi di servizio pubblico si intendono gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni”* (art. 2, comma 1) e che essi comprendono più specificamente:

- l'**obbligo di esercizio**, inteso *“come l'obbligo fatto alle imprese di trasporto di adottare, per le linee o gli impianti il cui esercizio sia stato loro affidato mediante concessione od autorizzazione equivalente, tutte le misure atte a garantire un servizio di trasporto conforme a determinate norme di continuità, di regolarità e di capacità”*, ivi compreso *“l'obbligo di garantire l'esercizio di servizi complementari, nonché l'obbligo di mantenere in buono stato, dopo la soppressione dei servizi di trasporto, linee, impianti e materiale, nella misura in cui quest'ultimo sia eccedente rispetto all'insieme della rete”* (art. 2, comma 3);

- l'**obbligo di trasporto**, inteso come *“l'obbligo fatto alle imprese di trasporto di accettare e di effettuare qualsiasi trasporto di persone o di merci a prezzi e condizioni di trasporto determinati”* (art. 2, comma 4);

- l'**obbligo tariffario**, inteso come *“l'obbligo per le imprese di trasporto di applicare prezzi stabiliti od omologati dalle pubbliche autorità, in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa e derivanti dall'imposizione o dal rifiuto di modificare misure tariffarie particolari, soprattutto per talune categorie di viaggiatori, per talune categorie di prodotti o per talune relazioni”* (art. 2, comma 5).

**4. La legislazione nazionale** – Sullo sfondo dei principi espressi nel regolamento comunitario n. 1191/1969, la legislazione italiana può essere diacronicamente ricostruita, nella sua evoluzione, distinguendo due diverse fasi, il succedersi delle quali è scandito dalla emanazione del d.lgs. 19 novembre 1997, n. 422, successivamente modificato dal d.lgs. n. 400/1999, mediante il quale si è proceduto al riordino delle funzioni in materia di trasporto pubblico.

**4.1. Dalla l. n. 151/1981 al d.lgs. n. 422/1997** – In forza della l. 10 aprile 1981, n. 151 (*Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore*), il legislatore intese porre i principi fondamentali cui le regioni a statuto ordinario avrebbero dovuto attenersi nell'esercizio delle potestà legislative e

di programmazione in materia di trasporti pubblici locali (art. 1).

E' noto che, in tale ottica, la l. n. 151/1981 regolava fra l'altro la materia dell'intervento economico pubblico *in pro* dei soggetti gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, ponendo innanzitutto in capo alle regioni l'obbligo di erogare annualmente a beneficio degli stessi i cc.dd. *contributi di esercizio* (artt. 5 e 6), funzionali all'obiettivo di "*conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto*" (art. 6, comma 1). Tali contributi dovevano essere determinati in base ai parametri indicati nell'art. 6, comma 1 (costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri di rigorosa ed efficiente gestione; ricavi del traffico presunti derivanti da tariffe minime applicate dalle regione; ammontare dei contributi da erogare per coprire la differenza fra costi e ricavi) ed erogati in via preventiva sulla base delle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno precedente con successivo conguaglio in base alle percorrenze effettuate nell'anno di riferimento dei contributi stessi (art. 6, comma 2).

La normativa in discorso, peraltro, specificava che "*le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali*" restassero "*a carico delle singole imprese od esercizi di trasporto*" (art. 6, comma 3).

In virtù dell'art. 9, l. n. 151/1981, inoltre, veniva istituito – presso l'allora denominato Ministero dei trasporti – il *Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio* sopportati dalle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico locale, al fine di consentire alle stesse "*il conseguimento delle condizioni economiche di bilancio (...) come previsto dall'art. 6*" (art. 9, comma 8).

#### **4.2. Il d.lgs. n. 422/1997 ed il riordino delle funzioni in materia di trasporto pubblico**

– Si è detto che, in virtù del d.lgs. n. 422/1997, ha avuto luogo il riordino delle funzioni in materia di trasporto pubblico.

In particolare, l'art. 19, d.lgs. n. 422/1997, ha previsto che la gestione dei servizi pubblici di trasporto locale fosse regolata in virtù di appositi *contratti di servizio*, da concludersi fra l'ente territoriale competente e le imprese di trasporto ed idonei ad assicurare – pena la loro nullità – **la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari**. Disposizione, questa, che è stata integralmente riprodotta nell'art. 30 L.R. Campania n. 3/2002 (*Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania*) con la quale si è

inteso dare attuazione, in sede regionale, alla disciplina sopra indicata.

In sede transitoria, e fino alla stipula dei predetti contratti di servizio, peraltro, l'art. 46 L.R. n. 3/2002 prevedeva che i servizi di trasporto esercitati dalle aziende e imprese titolari di concessione, alla data della sua entrata in vigore, restassero validi fino all'effettiva scadenza della concessione stessa e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2003, previa formalizzazione di specifici *contratti di servizio ponte*. Contratti che, nel caso della società ricorrente, sono stati effettivamente stipulati fra il 2002 ed il 2003 e, in alcuni casi, successivamente integrati.

In virtù dell'art. 1, L.R. n. 5/2004, poi, modificandosi la norma sopra indicata, è stato stabilito che i *contratti di servizio ponte* rimanessero in vigore fino alla consegna del servizio al soggetto risultato aggiudicatario dello stesso, sulla base delle procedure concorsuali di cui all'art. 32 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2005.

La vigenza dei *contratti di servizio ponte* è stata poi ulteriormente prorogata, da ultimo in virtù del già menzionato l'art. 4-bis, d.l. n. 300/2006, fino al 31 dicembre 2007.

Persistendo, ad oggi, il mancato espletamento delle gare cui fa riferimento la normativa *de qua*, i *contratti di servizio ponte*, restano in vigore in un regime di sostanziale *prorogatio* "di fatto".

Ciò posto, deve poi considerarsi che i *contratti di servizio ponte* – stipulati in mancanza di negoziazione, sulla base di condizioni unilateralmente predisposte dall'amministrazione – confermano l'assetto dei rapporti fra gli enti titolari e le imprese di gestione del trasporto pubblico già determinato e regolato sulla base delle originarie concessioni. In tal senso, può dirsi che, in senso sostanziale e "di fatto", il regime concessorio, con tutte le sue implicazioni in termini di persistente soggezione dei soggetti gestori agli obblighi di servizio pubblico, tutt'ora impronta la disciplina del trasporto pubblico locale, che quindi non è mai approdata alla dimensione per così dire negoziale.

**5. L'integrazione fra le fonti interne e comunitarie** – Sulla base di tali premesse, e per quanto in questa sede interessa rilevare, può senza alcun dubbio affermarsi che i principi espressi dalla normativa comunitaria alla quale sopra si è fatto riferimento non hanno mai trovato nella legislazione nazionale una piena e coerente proiezione, in sede di disciplina dei rapporti fra enti territoriali ed imprese preposte alla gestione dei servizi pubblici locali di trasporto.

Per quanto attiene specificamente all'impianto legislativo incentrato sulla l. n. 151/1981, sul quale si intende per ora concentrare l'attenzione, mette conto di considerare che il legislatore – senza affrontare il problema della compensazione degli oneri di servizio pubblico, disciplinato invece nel regolamento comunitario n. 1191/1961 – ha in tale sede previsto a beneficio dei concessionari, a tutt'altro titolo, l'erogazione di “contributi di esercizio”, calcolati in base a criteri forfetari.

In tale ottica, va da sé che nelle more della concreta attuazione del sistema degli affidamenti mediante gara configurato dal d.lgs. n. 422/1997, di fatto mai intervenuta, le fonti della normativa concernente i profili economici delle prestazioni di pubblico servizio debbano essere rinvenute, oltre che nella l. n. 151/1981, anche nel regolamento n. 1161/1969 e, a partire dal 3 dicembre 2009, nel regolamento n. 1370/2007, atti, questi ultimi, per loro natura direttamente applicabili negli stati membri e, come si vedrà anche in seguito, riferiti appunto a profili della materia diversi da quelli espressamente regolati in sede di legislazione nazionale.

Con particolare riguardo ai regolamenti CEE n. 1191/1969 e 1893/1991, per chiarezza di esposizione va ribadito che essi, **ponevano esplicitamente in capo all'ente titolare del servizio pubblico, gestito in regime di concessione, l'obbligo di farsi carico della copertura del disavanzo patito dalle imprese concessionarie mediante l'erogazione di somme corrispondenti alla differenza fra i costi di esercizio e gli introiti tariffari.**

In questa ottica, attesa l'immediata efficacia dispositiva dei regolamenti comunitari, prevista nel Trattato istitutivo della Unione Europea e riconosciuta dalla Corte di Giustizia della CEE e dalla Corte Costituzionale in numerose pronunce, non può quindi revocarsi in dubbio che la copertura del disavanzo economico maturato nel corso dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale integri un vero e proprio diritto soggettivo del gestore.

Quanto alla legislazione nazionale, come si è già accennato essa si è fatta carico di prevedere *sic et simpliciter* che l'amministrazione competente provveda a ripianare proporzionalmente, sulla base di criteri forfetari, i debiti di gestione dei concessionari (artt. 5, 6, 9, l. n. 151/1981).

Su questo sfondo, per effetto delle leggi n. 472/1999 e n. 388/2000 lo Stato si è episodicamente fatto carico di concorrere ulteriormente alla copertura dei disavan-

zi di esercizio maturati rispettivamente negli anni 1997 e 1999, mediante la destinazione di risorse all'apposito *Fondo* (art. 9, l. n. 151/1981).

In tale prospettiva, l'integrazione fra le fonti nazionali e quelle comunitarie, nel segno della contestuale, per così dire, operatività delle stesse, è univocamente affermata dalla più recente giurisprudenza di legittimità (Cons. Stato, sezione VI, 27 gennaio 2003, n. 431; Cons. Stato, sezione V, 29 agosto 2006, n. 5043 e, da ultimo, Cons. Stato, sezione V, 27 luglio 2009, n. 4684), che evidenzia, peraltro, le diverse finalità degli istituti contemplati dalle prime e dalle seconde.

L'interpretazione del Consiglio di Stato (cfr. in particolare Cons. Stato, sezione VI, 27 gennaio 2003, n. 431) in effetti è appunto nel senso che *“la legge n. 151 del 1981 (in particolare nell'articolo 6) aveva previsto un regime contributivo di sostegno delle imprese di trasporto fondato sulla erogazione di contributi diretti a conseguire l'equilibrio economico dei bilanci tenendo conto del costo economico del servizio con riferimento a parametri di gestione rigorosa ed efficiente, dei ricavi del traffico anche tenendo conto dello speciale regime tariffario e della tendenziale esigenza della copertura dei costi effettivi del servizio nella misura definita in provvedimenti interministeriali d'intesa con organi interregionali”*.

Ne discende che *“il sistema di definizione delle tariffe e dei contributi di esercizio non dipendeva, quindi, da meccanismi automatici ma dalla considerazione congiunta di una serie di elementi (il costo del servizio, il costo della vita, le risorse effettivamente disponibili in bilancio, la efficacia del servizio e la possibilità del ricorso ad altri mezzi di trasporto da parte dell'utenza) ed è, pertanto, ben giustificabile che nei relativi procedimenti venissero composti più interessi pubblici con la conseguente emersione di posizioni di interesse legittimo dirette a garantire il corretto esercizio del potere che presiedeva alla erogazione dei contributi pubblici in parola”*.

Di converso, *“le norme comunitarie qui esaminate hanno una funzione diversa, di procedere al ristoro effettivo dei costi sostenuti per l'adempimento agli obblighi di servizio pubblico, indipendentemente dal raggiungimento di posizioni di equilibrio di bilancio ma con lo scopo di non alterare il regime concorrenziale nel settore del trasporto passeggeri anche a livello locale”*.

Da ciò derivando che ***“ferma la spettanza dei contributi di esercizio nella misura determinata in provvedimenti amministrativi formali non può essere negata all'esercente il servizio pubblico la pretesa al ristoro dei costi effettivamente sostenuti in ragione dell'espletamento del servizio pubblico”***.

In conclusione, ad avviso del Consiglio di Stato, *“non può, pertanto, essere assecondata*

la tesi (...) che ha ritenuto che il sistema di contribuzione previsto nell'ordinamento interno in base alla legge n. 151 del 1981 esaurisse le forme di riconoscimento dei costi sostenuti dalle imprese di trasporto escludendo la immediata applicazione del Regolamento CEE n. 1191/69 in via integrativa delle disposizioni nazionali vigenti ed ha, conseguentemente, configurato la posizione soggettiva della Società appellante anche con riguardo a tale pretesa quale interesse legittimo dichiarando la inammissibilità della azione attivata per l'accertamento del diritto a percepire le compensazioni di cui si è detto”.

In definitiva, è di tutta evidenza che, mentre la normativa nazionale è intervenuta ad offrire alle imprese concessionarie nulla di più che una forma di ristoro rispetto agli endemici squilibri economici e finanziari indotti dalle modalità di gestione del servizio pubblico, al fine di garantirne la continuità, la legislazione di matrice comunitaria, in termini netti ed univoci, ha riconosciuto invece alle stesse imprese il diritto a vedere sostanzialmente neutralizzato lo scarto fra oneri di gestione e ricavi, ottenendo **“il ristoro effettivo dei costi sostenuti per l'adempimento agli obblighi di servizio pubblico, indipendentemente dal raggiungimento di posizioni di equilibrio di bilancio, ma con lo scopo di non alterare il regime concorrenziale nel settore del trasporto passeggeri anche a livello locale”** (Cons. Stato, sezione V, 29 agosto 2006, n. 5043).

La circostanza che la riferita normativa nazionale non abbia previsto *“un metodo di compensazione effettiva e piena dei maggiori costi sostenuti in stretta correlazione con lo svolgimento del servizio nel rispetto degli obblighi imposti dalle autorità concedenti (nel che è l'essenza del sistema delle compensazioni previste a livello comunitario) ma solo un regime di erogazione di contributi di esercizio avente la funzione di risanare le gestioni delle imprese di trasporto secondo criteri fondati sulla efficienza ed economicità, ma non diretto alla integrale copertura dei costi di impresa conseguenti all'assunzione degli obblighi di servizio pubblico”*, viene d'altro canto espressamente evidenziata dal Consiglio di Stato (Cons. Stato, sezione VI, 27 gennaio 2003, n. 431; e, in termini, cfr. anche Cons. Stato, sezione V, 29 agosto 2006, n. 5043).

Nell'ambito di tale panorama normativo, **“ferma la spettanza dei contributi di esercizio nella misura determinata in provvedimenti amministrativi formali non può essere negata all'esercente il servizio pubblico la pretesa al ristoro dei costi effettivamente sostenuti in ragione dell'espletamento del servizio**

*pubblico*” (Cons. Stato, sezione V, 29 agosto 2006, n. 5034).

6. (Segue): *tirando le fila sulle coordinate normative ...* – In virtù delle riferite disposizioni normative e sulla base delle considerazioni sin qui svolte, è evidente che le risorse economiche necessarie alle imprese di trasporto per l’adempimento agli obblighi di servizio pubblico derivano:

a) dagli introiti delle tariffe imposte dall’ente pubblico e corrisposte dagli utenti del servizio;

b) dai contributi di esercizio *ex l. n. 151/1981*, nonché dagli importi riconosciuti sulla base della *l. n. 472/1999* e della legislazione regionale di attuazione;

c) per la restante parte, e fino a concorrenza delle somme risultanti dalla applicazione dei criteri di calcolo di cui agli artt. 10 e 11 del regolamento n. 1191/1969, come modificato dal regolamento n. 1893/1991 – su cui si tornerà più diffusamente in seguito – da compensazioni economiche corrisposte alle imprese private di trasporto dall’ente concedente. Compensazioni pari alla differenza fra i costi complessivi del servizio pubblico e gli introiti di esso.

In tale quadro di riferimento, è certo che il sistema di contribuzione previsto dall’ordinamento interno sulla base della *l. n. 151/1981* non esaurisce le forme di riconoscimento dei costi concretamente sostenuti dalle imprese di trasporto, escludendo perciò l’applicazione delle disposizioni contenute nel regolamento CEE n. 1191/1969. Di converso, come ha nitidamente affermato il Consiglio di Stato, queste ultime restavano applicabili in via integrativa rispetto alle prime (Cons. Stato, sezione V, 29 agosto 2006, n. 5034).

Né potrebbe ritenersi che il maturare in capo alle imprese di trasporto pubblico locale del diritto alle “compensazioni” postuli la domanda, da parte delle stesse, di soppressione degli obblighi di servizio pubblico di cui all’art. 4 del regolamento n. 1191/1969.

E’ univoco, in tal senso, l’orientamento del Consiglio di Stato, espresso in particolare nelle pronunce n. 438/2003 e 4684/2009, secondo il quale detta domanda occorre soltanto per quegli obblighi di servizio pubblico dei quali non era prevista, come regola generale, la soppressione; e non anche, invece *“per quelli imposti o mantenuti successivamente all’entrata in vigore del predetto regolamento comunitario per il settore del trasporto pubblico locale”*. Orientamento, questo, incentrato sulla dirimente argomen-

tazione per cui *“il legislatore italiano non solo non si è avvalso di tale facoltà (id est: quella di soppressione degli obblighi), ma con l’art. 4, comma 4, della l. n. 59/97 e con le disposizioni di cui al d.lgs. n. 422/97 ha stabilito che i contratti di servizio pubblico devono essere stipulati con l’obbligo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico”* (Cons. Stato, sezione V, 29 luglio 2009, n. 4684) e che vieppiù trova conforto nella recente sentenza della Corte di Giustizia CE, sezione II, 7 maggio 2009.

**7. Il contenuto della domanda** – Per le motivazioni innanzi esposte non può revocarsi in dubbio il diritto soggettivo della ricorrente al rimborso degli oneri economici sostenuti nel corso degli anni per l’adempimento degli obblighi di servizio pubblico nei confronti della Regione Campania: ed in particolare, degli oneri sopportati nel corso degli esercizi 2003-2008.

La giurisprudenza del Consiglio di Stato, in questa ottica, non lascia adito a riserve. Si legge nella sentenza, già richiamata, n. 5043 del 29 agosto 2006, in merito alla questione vertente sulla immediata applicabilità delle norme comunitarie in discorso a fronte di una disciplina interna dell’ordinamento nazionale incentrata sulla l. n. 151/1981: *“La risposta al quesito non può, a giudizio del Collegio, che essere positiva per la considerazione essenziale della forza immediatamente dispositiva dei Regolamenti CEE negli ordinamenti degli Stati membri prevista nel Trattato istitutivo dell’Unione Europea e riconosciuta dalla Corte di Giustizia della CEE e dalla Corte Costituzionale in numerose pronunce (...) in forza delle quali il principio è oggi consolidato in modo pacifico”*. In tale logica, va da sé, aggiunge il Consiglio di Stato, che il concessionario vanta *“una pretesa, avente la consistenza del diritto soggettivo in relazione alla puntualità, immediatezza e diretta pertinenza con cui le norme comunitarie qui richiamate disegnano la tutela della sua posizione di impresa di trasporto esercente una attività di pubblico servizio, che deve essere riconosciuta sulla base delle ricordate disposizioni del regolamento CEE n. 1191/1969”*.

Né può revocarsi in dubbio che tale diritto sia rimasto radicalmente insoddisfatto, non avendo la Regione Campania mai adempiuto al corrispondente obbligo di tenere indenne la ATC, in quanto concessionaria della gestione di servizi di trasporto pubblico, dagli scompensi economici indotti dall’osservanza degli obblighi di servizio, in particolare tariffari, imposti dall’amministrazione concedente. Ed invero, la Regione Campania non ha mai fatto fronte alle obbligazioni derivanti dal regolamento n. 1191/1969, corrispondendo alla ATC esclusivamente, e peraltro nem-

meno integralmente, gli importi dovuti – ma non a titolo di “compensazione” dei disavanzi di gestione – dalla normativa nazionale e regionale vigente.

In questa ottica, il comportamento osservato dalla Regione Campania rende evidente, se ancora ve ne fosse bisogno, che l'amministrazione concedente ha inteso operare sempre ed esclusivamente nell'alveo della normativa nazionale, pretermettendo l'applicazione dei regolamenti comunitari citati, che la prima non recepisce nella parte in cui essi costruiscono il diritto soggettivo della ricorrente ad ottenere la “compensazione” dei disavanzi di bilancio sopportati in funzione dell'esercizio del servizio pubblico di trasporto.

Sulla base delle considerazioni sin qui svolte, resta pertanto da determinare l'importo del debito facente carico alla Regione Campania nei confronti della ricorrente, ai sensi delle disposizioni del regolamento n. 1191/1969 e della successiva normativa comunitaria, sopra richiamate. Disposizioni che, come implicitamente si evince dalle riferite note della Regione Campania, non hanno trovato alcuna applicazione nella fattispecie.

**8. (Segue): *sulla quantificazione della pretesa*** – Ha in tal senso sottolineato il Consiglio di Stato – sulla base della disposizione contenuta nell'art. 6, comma 2, regolamento n. 1191/1969 – che, in assenza dei contratti di servizio previsti dagli artt. 17 e 19 del d.lgs. n. 422/1997, l'importo dovuto alle imprese di trasporto a titolo di compensazione dei costi sostenuti per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico deve essere quantificato e liquidato secondo i criteri previsti dagli artt. 10, 11, 12, 13 del regolamento CEE più volte richiamato (Cons. Stato, sezione VI, 27 gennaio 2003, n. 431).

Per quanto attiene in particolare agli obblighi di esercizio e di trasporto, l'ammontare della compensazione è pari alla differenza fra la diminuzione degli oneri e la diminuzione degli introiti dell'impresa, che può derivare – per il periodo di tempo considerato – dalla soppressione totale o parziale corrispondente dell'obbligo in questione; ovvero è pari alla differenza fra i costi imputabili alla parte dell'attività dell'impresa interessata dall'obbligo di servizio pubblico e l'introito corrispondente (art. 10, comma 1).

Con riguardo agli obblighi tariffari, invece, l'ammontare della compensazione prevista dagli artt. 6 e 9, comma 1, è pari alla differenza fra due termini (art. 11, com-

ma 1):

a) il primo, pari alla differenza tra, da un lato, il prodotto del numero delle unità di trasporto previste per la tariffa più favorevole – che potrebbe essere rivendicata dagli utenti se non esistesse l'obbligo in questione – o, in mancanza di tale tariffa, per il prezzo che l'impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale che tenesse conto dei costi della prestazione in questione nonché della situazione del mercato e, dall'altro, il prodotto del numero delle unità di trasporto effettive per la tariffa imposta durante il periodo di tempo considerato;

b) il secondo, pari alla differenza fra il costo che risulterebbe dall'applicazione della tariffa più favorevole o del prezzo che l'impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale e il costo che risulta dall'applicazione della tariffa imposta.

Se, tuttavia, per la situazione del mercato, la compensazione, calcolata in applicazione dell'art. 11, comma 1, non consentisse di coprire i costi complessivi del traffico soggetto all'obbligo tariffario, l'ammontare della compensazione prevista dall'art. 9, comma 1, sarebbe pari alla differenza tra detti costi e gli introiti derivanti dal traffico (art. 11, comma 2).

Per il calcolo degli oneri e degli introiti di cui all'art. 11 comma 1, infine, si tiene conto delle ripercussioni che la soppressione dell'obbligo in questione avrebbe sul complesso dell'attività dell'impresa (art. 11, comma 3).

Ciò posto, sulla base delle scritture contabili ed i bilanci redatti, con riguardo agli esercizi 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, dalla società ricorrente, è possibile desumere, in applicazione dei parametri anzidetti, gli importi dei disavanzi subiti e quindi l'importo delle compensazioni ad essa dovute in osservanza della disciplina comunitaria in discorso.

In tale prospettiva, ai fini della determinazione dei contributi spettanti alla ATC, occorre in effetti tener conto dei dati contabili relativi all'attività di trasporto pubblico locale svolta da essa svolta negli esercizi su cui si verte.

Sulla base di quanto emerge da tale documentazione, che ovviamente esprime dati conformi e coerenti con le voci dei bilanci di esercizio annuali (cfr. all.ti nn. 10-15), è infatti possibile calcolare il disavanzo subito dalla società attrice mediante un procedimento matematico che prevede il calcolo della somma dei costi di gestione

e del totale degli oneri e proventi – fatti registrare nel corso dell'esercizio dall'attività di trasporto pubblico locale – e la successiva sottrazione dall'importo così ottenuto del totale dei ricavi e dei contributi ottenuti per l'esercizio (disavanzo = costi di gestione + totale proventi ed oneri – totale dei ricavi – contributi regionali).

Tale modalità di calcolo, d'altra parte, è conforme a quella sulla cui base la Regione ha sempre determinato i disavanzi delle imprese di trasporto pubblico locale, in relazione ai quali sono stati erogati i contributi ex l. n. 151/1981.

Ebbene, applicando il riferito criterio, sviluppato nel prospetto contabile allegato al presente atto (cfr. all. n. 16), la ATC, in conseguenza dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico connessi all'attività di gestione del servizio di trasporto locale nel periodo 2003-2008, ha scontato disavanzi a fronte dei quali vanta il diritto a ricevere i seguenti importi:

- esercizio 2003: euro 135.803,00;
- esercizio 2004: euro 117.927,00;
- esercizio 2005: euro 54.200,00;
- esercizio 2006: euro 59.536,00;
- esercizio 2007: euro 267.430,00;
- esercizio 2008: euro 244.520,00.

Occorre soltanto precisare, con riguardo all'esercizio 2005, che all'esito dello stesso è stato in realtà registrato un utile pari ad euro 153.586,00. Tuttavia, detto risultato si lega essenzialmente alla maturazione di proventi straordinari, per euro 207.786,00, legati non già alla ordinaria gestione, ma alla vendita di automezzi appartenenti alla società. Tali proventi straordinari hanno quindi contabilmente assorbito il disavanzo connesso al fisiologico andamento della gestione, che comunque, in se stesso, è risultato pari ad euro 54.200,00. Detto disavanzo deve ovviamente essere compensato dall'amministrazione regionale, che non può essere esonerata dall'osservanza degli obblighi previsti dalla normativa comunitaria per effetto di fatti straordinari non connessi alla gestione.

In tale quadro di riferimenti, l'importo complessivo delle "compensazioni" dovute alla società ricorrente per gli esercizi 2003-2008 ascende ad euro 879.416,00 (ottocentosettantanovemilaquattrocentosedici/00), pari all'ammontare complessi-

vo del disavanzo sopportato.

### CONCLUSIONI

Per tutti i motivi sopra rappresentati e con riserva di aggiungerne, la ATC s.r.l., come sopra rappresentata e difesa, chiede accogliersi il ricorso e, per l'effetto, riconoscere il proprio diritto a ricevere la somma di euro 879.416,00 (ottocentosettantanovemilaquattrocentosedici/00) o la diversa somma che fosse determinata in corso di causa a titolo di "compensazione", ai sensi delle disposizioni di cui ai regolamenti CEE n. 1191/1969 e n. 1893/1991, degli oneri economici da essa sostenuti negli esercizi 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 e 2008, per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico derivanti da concessioni della Regione Campania relative all'espletamento di servizi di trasporto pubblico locale; conseguentemente, chiede che le amministrazioni evocate in giudizio vengano condannate al pagamento, nei suoi confronti, del predetto importo.

Ai sensi e per gli effetti del D.P.R. 115/2002, si versa il contributo nella misura fissa di € 500,00.

Napoli,

*avv. Lodovico Visone*

*avv. Giuseppe D'Amico*

## RELATA DI NOTIFICA

Addì 31/3/2010 io sottoscritto avvocato Lodovico Visone in base alla legge n. 53 del 1994 ed in virtù dell'autorizzazione del Consiglio dell'Ordine di Vallo della Lucania del 02/02/2009 n. 297, ho notificato (previa iscrizione nel registro cronologico al n. 13/2010) per conto della A.T.C. Azienda Trasporti Campani s.r.l., in persona del legale rappresentante Amministratore Unico pro tempore sig.ra Patrizia D'Ercole, come in atti rappresentata, difesa e domiciliata, il suesteso atto a:

**I - REGIONE CAMPANIA** – in persona del suo legale rappresentante domiciliato per la carica presso la sede legale alla via S.Lucia, 81 - 80132 Napoli, ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con racc. A/R nr. 76396453269-7 (registro cronologico n. 13/2010) spedita dall'Ufficio Postale di Salerno centro

Avv. Lodovico Visone

**II - PROVINCIA DI NAPOLI** – in persona del suo legale rappresentante domiciliato per la carica presso la sede legale alla piazza Matteotti, 1- 80133 Napoli, ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con racc. A/R nr. 76396453266-3 (registro cronologico n. 13/2010) spedita dall'Ufficio Postale di Salerno centro

Avv. Lodovico Visone

**III - PROVINCIA DI CASERTA** - in persona del suo legale rappresentante domiciliato per la carica presso la sede legale al Corso Trieste, 133 - 81100 Caserta, ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con racc. A/R nr. 76396453267-4 (registro cronologico n. 13/2010) spedita dall'Ufficio Postale di Salerno centro

Avv. Lodovico Visone

**IV - PROVINCIA DI BENEVENTO** - in persona del suo legale rappresentante domiciliato per la carica presso la sede legale alla Piazza IV Novembre - 82100 Benevento, ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con racc. A/R nr. 76396453268-5 (registro cronologico n. 13/2010) spedita dall'Ufficio Postale di Salerno centro

Avv. Lodovico Visone



**ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE  
DELLA CAMPANIA**

**NAPOLI**

**Ricorso**

per la A.T.C. Azienda Trasporti Campani s.r.l., con sede in Napoli, via Alcide De Gasperi, n. 35, P. IVA 06777360634, in persona del legale rappresentante Amministratore Unico *pro tempore* sig.ra Patrizia D'Ercole nata a Napoli il 23 luglio 1956, rappresentata e difesa – in virtù di procura in margine del presente atto – dagli avv.ti **Lodovico Visone** e **Giuseppe D'Amico**, con i quali elettivamente domicilia in Napoli presso lo studio dell'avv. Bruno Ricciardelli, piazza Bovio n. 8;

contro

la Regione Campania, la Provincia di Napoli, la Provincia di Caserta e la Provincia di Benevento,

PER L'ACCERTAMENTO del diritto a ricevere la somma di euro 554.860,73 o la diversa somma che fosse determinata in corso di causa a titolo di "compensazione", ai sensi delle disposizioni di cui ai regolamenti CEE n. 1191/1969 e n. 1893/1991, degli oneri economici da essa sostenuti negli esercizi 1999, 2000, 2001 e 2002, per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico derivanti da concessioni della Regione Campania relative all'espletamento di servizi di trasporto pubblico locale; e conseguentemente PER LA CONDANNA delle Amministrazioni intimete al pagamento del corrispondente importo.

Dati di fatto

1. **Le posizioni delle parti** – L'Impresa A.T.C. Azienda Trasporti Campani s.r.l., (d'ora innanzi ATC) esercita professionalmente l'attività di trasporto pubblico di persone su linee automobilistiche locali (cfr. all. n. 1). Attualmente essa gestisce il servizio di trasporto pubblico locale in relazione alle tratte indicate nei *contratti di servizio ponte*, stipulati a norma della L.R. n. 3/2002, che di seguito si elencano (cfr. all.ti nn. 2-9):

- con la Regione Campania, sottoscritto in data 31.12.2002 (rep. n. 179);
- con la Provincia di Napoli, sottoscritto in data 31.12.2002 (rep. n. 177);
- con la Provincia di Caserta, sottoscritti in data 22.01.2003 (rep. nn. 20020 e

La sottoscritta Patrizia D'Ercole, nella qualità di Amministratore Unico, legale rappresentante della soc. "A.T.C. Azienda Trasporti Campani s.r.l.", nomina e costituisce i suoi procuratori e difensori, gli avv.ti Lodovico Visone e Giuseppe D'Amico, conferendo loro mandato perché lo rappresentino e difendano nel presente giudizio dinanzi all'Ecc.mo TAR della Campania, sez. di Napoli. Abilita i suddetti avvocati a sottoscrivere ricorsi, memorie e quanto altro necessario per l'utile espletamento della difesa.

Attesta di aver ricevuto preventiva informativa ai sensi dell'art. 13, D.lgs 196/03 e conferisce autorizzazione e consenso alla raccolta ed al trattamento dei dati personali.

Elegge domicilio con loro in Napoli, presso lo studio dell'avv. Bruno Ricciardelli, piazza Bovio n. 8

*Patrizia D'Ercole*  
*Per autentico*  
*Giuseppe D'Amico*

SETTORE AVVOCATURA  
PROT. N. 2010  
DEL 06 APR. 2010

Provincia di Benevento  
AOO: Prot. Generale  
Registro Protocollo Entrata  
Nr. Prot. 0009858  
Data 01/04/2010  
Oggetto: RICORSO A.T.C.  
Dest. Avvocatura Settore

20021);

- con la Provincia di Benevento, sottoscritti in data 31.12.2002 (rep. n. 178), nonché in data 30.12.2003, 11.01.2005 e 26.06.2007.

I medesimi servizi di trasporto pubblico locale, come si evince dai riferiti contratti, sono stati in precedenza espletati dalla ATC negli anni 1999, 2000, 2001 e 2002, in virtù di specifica concessione rilasciata dalla Regione Campania.

**2. L'assunzione degli obblighi di servizio pubblico** – E' noto che l'espletamento dei servizi pubblici di trasporto può implicare, e di norma implica, l'assunzione, per il gestore, di specifici obblighi – cc.dd. *obblighi di servizio pubblico* – fondamentalmente relativi alle modalità di organizzazione ed esercizio dell'attività ed alla determinazione dei corrispettivi ad essa legati.

Infatti, l'imposizione di tali obblighi da parte dell'ente pubblico titolare del servizio risponde all'esigenza di garantire alla collettività la fruizione dello stesso a condizioni sostenibili e perciò stesso comporta l'assunzione, da parte del gestore, di rilevanti oneri economici, che evidentemente non possono trovare immediata remunerazione nei ricavi connessi all'esercizio dell'attività. E ciò, *in primis*, per l'ovvia ragione che i corrispettivi delle prestazioni erogate nell'ambito del servizio pubblico sono sostanzialmente determinati dall'ente titolare mediante tariffe e sostanzialmente imposti al gestore, in quanto concretizzano, per così dire, "prezzi politici".

In tale ottica, l'esigenza di garantire il corretto svolgimento della dialettica di mercato nei settori di riferimento dei servizi pubblici, ha determinato la necessità di adottare misure normative idonee a fare fronte, tendenzialmente neutralizzandoli, agli "scompensi" economici, patrimoniali e finanziari patiti dai soggetti gestori per effetto dell'imposizione di logiche gestionali tutte improntate, come si è detto, alla salvaguardia di ineludibili istanze della collettività.

Dette misure normative hanno trovato espressione nel quadro di una disciplina complessa ed articolata, risultante dall'integrazione e dal coordinamento di fonti comunitarie e fonti interne.

**3. La legislazione comunitaria: i principi** – Con riguardo alla legislazione comunitaria in materia di trasporti pubblici, mette conto di rilevare *in limine* che la fattispecie posta all'attenzione dell'Ecc.mo Giudice adito rientra nell'orbita

applicativa del regolamento CEE n. 1191/1969 del 26 giugno 1969, come modificato dal regolamento CEE n. 1893/1991 del 20 giugno 1991. Tale regolamento è infatti rimasto in vigore fino al 3 dicembre 2009, data a decorrere dalla quale risulta sostituito dal regolamento n. 1370/2007: sicché costituisce la disciplina di riferimento in relazione alle prestazioni di servizio pubblico di trasporto erogate dalla ATC negli esercizi 1999-2002, su cui il presente ricorso verte. Peraltro, deve rilevarsi che la legislazione comunitaria vigente a far data dal 3 dicembre 2009 s'incentra su principi per ogni aspetto omogenei e coerenti con quelli posti a base della normativa previgente che, come si è accennato, viene in causa per quanto qui specificamente interessa.

Ciò posto, il regolamento n. 1191/1969 ha previsto, come è noto, che ***gli oneri economici derivanti dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, che non trovino copertura mediante gli introiti tariffari, siano integralmente riversati alle imprese di trasporto private dall'ente pubblico concedente, attraverso il meccanismo delle cosiddette compensazioni economiche.***

La logica della disciplina comunitaria emerge nitidamente nell'ambito dei *considerando*. E' in tale sede rimarcata, difatti, la circostanza che *"uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti è l'eliminazione delle disparità create dall'imposizione (...) di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico che possono falsare in misura sostanziale le condizioni di concorrenza"* (primo considerando); e che quindi, in linea di principio, si pone la necessità della soppressione degli *"obblighi di servizio pubblico"*. Ciò fermo, il legislatore comunitario rileva tuttavia che *"il mantenimento di tali obblighi è indispensabile in alcuni casi per assicurare la fornitura di servizi di trasporto sufficiente (...) in funzione dell'offerta e della domanda di trasporto esistenti, nonché delle esigenze della collettività"* (secondo considerando), di talché, fatta salva la possibilità che gli Stati membri si dispongano alla eliminazione degli stessi, il loro mantenimento però comporta il dovere dell'ente titolare del servizio di ***"compensare gli oneri che ne derivano per le imprese di trasporto"*** (undicesimo considerando).

Coerentemente con i principi sopra enunciati, il regolamento in questione, nell'art. 1, comma 4, prevede che ***"gli oneri gravanti sulle imprese di trasporto in conseguenza del mantenimento degli obblighi di cui al paragrafo 2 e dell'applicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto di cui al***

*paragrafo 3, formano oggetto di compensazioni determinate in base a metodi comuni indicati nel presente regolamento”.*

Per quanto attiene invece all'individuazione degli obblighi in discorso, il regolamento stabilisce che *“per obblighi di servizio pubblico si intendono gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura ne alle stesse condizioni”* (art. 2, comma 1) e che essi comprendono più specificamente:

- **l'obbligo di esercizio**, inteso *“come l'obbligo fatto alle imprese di trasporto di adottare, per le linee o gli impianti il cui esercizio sia stato loro affidato mediante concessione od autorizzazione equivalente, tutte le misure atte a garantire un servizio di trasporto conforme a determinate norme di continuità, di regolarità e di capacità”*, ivi compreso *“l'obbligo di garantire l'esercizio di servizi complementari, nonché l'obbligo di mantenere in buono stato, dopo la soppressione dei servizi di trasporto, linee, impianti e materiale, nella misura in cui quest'ultimo sia eccedente rispetto all'insieme della rete”* (art. 2, comma 3);

- **l'obbligo di trasporto**, inteso come *“l'obbligo fatto alle imprese di trasporto di accettare e di effettuare qualsiasi trasporto di persone o di merci a prezzi e condizioni di trasporto determinati”* (art. 2, comma 4);

- **l'obbligo tariffario**, inteso come *“l'obbligo per le imprese di trasporto di applicare prezzi stabiliti od omologati dalle pubbliche autorità, in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa e derivanti dall'imposizione o dal rifiuto di modificare misure tariffarie particolari, soprattutto per talune categorie di viaggiatori, per talune categorie di prodotti o per talune relazioni”* (art. 2, comma 5).

**4. La legislazione nazionale** – Sullo sfondo dei principi espressi nel regolamento comunitario n. 1191/1969, la legislazione italiana può essere diacronicamente ricostruita, nella sua evoluzione, distinguendo due diverse fasi, il succedersi delle quali è scandito dalla emanazione del d.lgs. 19 novembre 1997, n. 422, successivamente modificato dal d.lgs. n. 400/1999, mediante il quale si è proceduto al riordino delle funzioni in materia di trasporto pubblico.

**4.1. Dalla l. n. 151/1981 al d.lgs. n. 422/1997** – In forza della l. 10 aprile 1981, n. 151 (*Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli*

*investimenti nel settore*), il legislatore intese porre i principi fondamentali cui le regioni a statuto ordinario avrebbero dovuto attenersi nell'esercizio delle potestà legislative e di programmazione in materia di trasporti pubblici locali (art. 1).

E' noto che, in tale ottica, la l. n. 151/1981 regolava fra l'altro la materia dell'intervento economico pubblico *in pro* dei soggetti gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, ponendo innanzitutto in capo alle regioni l'obbligo di erogare annualmente a beneficio degli stessi i cc.dd. *contributi di esercizio* (artt. 5 e 6), funzionali all'obiettivo di "*conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto*" (art. 6, comma 1). Tali contributi dovevano essere determinati in base ai parametri indicati nell'art. 6, comma 1 (costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri di rigorosa ed efficiente gestione; ricavi del traffico presunti derivanti da tariffe minime applicate dalle regione; ammontare dei contributi da erogare per coprire la differenza fra costi e ricavi) ed erogati in via preventiva sulla base delle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno precedente con successivo conguaglio in base alle percorrenze effettuate nell'anno di riferimento dei contributi stessi (art. 6, comma 2).

La normativa in discorso, peraltro, specificava che "*le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali*" restassero "*a carico delle singole imprese od esercizi di trasporto*" (art. 6, comma 3).

In virtù dell'art. 9, l. n. 151/1981, inoltre, veniva istituito – presso l'allora denominato Ministero dei trasporti – il *Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio* sopportati dalle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico locale, al fine di consentire alle stesse "*il conseguimento delle condizioni economiche di bilancio (...) come previsto dall'art. 6*" (art. 9, comma 8).

**4.2. Il d.lgs. n. 422/1997 ed il riordino delle funzioni in materia di trasporto pubblico** – Si è detto che, in virtù del d.lgs. n. 422/1997, ha avuto luogo il riordino delle funzioni in materia di trasporto pubblico.

In particolare, l'art. 19, d.lgs. n. 422/1997, ha previsto che la gestione dei servizi pubblici di trasporto locale fosse regolata in virtù di appositi *contratti di servizio*, da concludersi fra l'ente territoriale competente e le imprese di trasporto ed idonei ad assicurare – pena la loro nullità – **la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari**. Disposizione,

questa, che è stata integralmente riprodotta nell'art. 30 L.R. Campania n. 3/2002 (*Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania*) con la quale si è inteso dare attuazione, in sede regionale, alla disciplina sopra indicata.

In sede transitoria, e fino alla stipula dei predetti contratti di servizio, peraltro, l'art. 46 L.R. n. 3/2002 prevedeva che i servizi di trasporto esercitati dalle aziende e imprese titolari di concessione, alla data della sua entrata in vigore, restassero validi fino all'effettiva scadenza della concessione stessa e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2003, previa formalizzazione di specifici *contratti di servizio ponte*. Contratti che, nel caso della società ricorrente, sono stati effettivamente stipulati – come si è detto – nel mese di dicembre del 2002.

In virtù dell'art. 1, L.R. n. 5/2004, poi, modificandosi la norma sopra indicata, è stato stabilito che i *contratti di servizio ponte* rimanessero in vigore fino alla consegna del servizio al soggetto risultato aggiudicatario dello stesso, sulla base delle procedure concorsuali di cui all'art. 32 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2005. La vigenza dei *contratti di servizio ponte* è stata poi ulteriormente prorogata, da ultimo in virtù del già menzionato l'art. 4-bis, d.l. n. 300/2006, fino al 31 dicembre 2007.

Persistendo, ad oggi, il mancato espletamento delle gare cui fa riferimento la normativa *de qua*, i *contratti di servizio ponte*, restano in vigore in un regime di sostanziale *prorogatio* “di fatto”.

**5. L'integrazione fra le fonti interne e comunitarie** – Sulla base di tali premesse, e per quanto in questa sede interessa rilevare, può senza alcun dubbio affermarsi che i principi espressi dalla normativa comunitaria alla quale sopra si è fatto riferimento non hanno mai trovato nella legislazione nazionale una piena e coerente proiezione, in sede di disciplina dei rapporti fra enti territoriali ed imprese preposte alla gestione dei servizi pubblici locali di trasporto.

Per quanto attiene specificamente all'impianto legislativo incentrato sulla l. n. 151/1981, sul quale si intende per ora concentrare l'attenzione, mette conto di considerare che il legislatore – senza affrontare il problema della compensazione degli oneri di servizio pubblico, disciplinato invece nel regolamento comunitario n. 1191/1961 – ha in tale sede previsto a beneficio dei concessionari, a tutt'altro titolo, l'erogazione di “contributi di esercizio”, calcolati in base a criteri forfetari.

In tale ottica, va da sé che nelle more della concreta attuazione del sistema degli

affidamenti mediante gara configurato dal d.lgs. n. 422/1997, di fatto mai intervenuta, le fonti della normativa concernente i profili economici delle prestazioni di pubblico servizio debbano essere rinvenute, oltre che nella l. n. 151/1981, anche nel regolamento n. 1161/1969 e, a partire dal 3 dicembre 2009, nel regolamento n. 1370/2007, atti, questi ultimi, per loro natura direttamente applicabili negli stati membri e, come si vedrà anche in seguito, riferiti appunto a profili della materia diversi da quelli espressamente regolati in sede di legislazione nazionale.

Con particolare riguardo ai regolamenti CEE n. 1191/1969 e 1893/1991, per chiarezza di esposizione va ribadito che essi, **ponevano esplicitamente in capo all'ente titolare del servizio pubblico, gestito in regime di concessione, l'obbligo di farsi carico della copertura del disavanzo patito dalle imprese concessionarie mediante l'erogazione di somme corrispondenti alla differenza fra i costi di esercizio e gli introiti tariffari.**

In questa ottica, attesa l'immediata efficacia dispositiva dei regolamenti comunitari, prevista nel Trattato istitutivo della Unione Europea e riconosciuta dalla Corte di Giustizia della CEE e dalla Corte Costituzionale in numerose pronunce, non può quindi revocarsi in dubbio che la copertura del disavanzo economico maturato nel corso dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale integri un vero e proprio diritto soggettivo del gestore.

Quanto alla legislazione nazionale, come si è già accennato essa si è fatta carico di prevedere *sic et simpliciter* che l'amministrazione competente provveda a ripianare proporzionalmente, sulla base di criteri forfetari, i debiti di gestione dei concessionari (artt. 5, 6, 9, l. n. 151/1981).

Su questo sfondo, per effetto delle leggi n. 472/1999 e n. 388/2000 lo Stato si è episodicamente fatto carico di concorrere ulteriormente alla copertura dei disavanzi di esercizio maturati rispettivamente negli anni 1997 e 1999, mediante la destinazione di risorse all'apposito *Fondo* (art. 9, l. n. 151/1981).

In tale prospettiva, l'integrazione fra le fonti nazionali e quelle comunitarie, nel segno della contestuale, per così dire, operatività delle stesse, è univocamente affermata dalla più recente giurisprudenza di legittimità (Cons. Stato, sezione VI, 27 gennaio 2003, n. 431; Cons. Stato, sezione V, 29 agosto 2006, n. 5043 e, da

ultimo, Cons. Stato, sezione V, 27 luglio 2009, n. 4684), che evidenzia, peraltro, le diverse finalità degli istituti contemplati dalle prime e dalle seconde.

L'interpretazione del Consiglio di Stato (cfr. in particolare Cons. Stato, sezione VI, 27 gennaio 2003, n. 431) in effetti è appunto nel senso che *“la legge n. 151 del 1981 (in particolare nell'articolo 6) aveva previsto un regime contributivo di sostegno delle imprese di trasporto fondato sulla erogazione di contributi diretti a conseguire l'equilibrio economico dei bilanci tenendo conto del costo economico del servizio con riferimento a parametri di gestione rigorosa ed efficiente, dei ricavi del traffico anche tenendo conto dello speciale regime tariffario e della tendenziale esigenza della copertura dei costi effettivi del servizio nella misura definita in provvedimenti interministeriali d'intesa con organi interregionali”*.

Ne discende che *“il sistema di definizione delle tariffe e dei contributi di esercizio non dipendeva, quindi, da meccanismi automatici ma dalla considerazione congiunta di una serie di elementi (il costo del servizio, il costo della vita, le risorse effettivamente disponibili in bilancio, la efficacia del servizio e la possibilità del ricorso ad altri mezzi di trasporto da parte dell'utenza) ed è, pertanto, ben giustificabile che nei relativi procedimenti venissero composti più interessi pubblici con la conseguente emersione di posizioni di interesse legittimo dirette a garantire il corretto esercizio del potere che presiedeva alla erogazione dei contributi pubblici in parola”*.

Di converso, *“le norme comunitarie qui esaminate hanno una funzione diversa, di procedere al ristoro effettivo dei costi sostenuti per l'adempimento agli obblighi di servizio pubblico, indipendentemente dal raggiungimento di posizioni di equilibrio di bilancio ma con lo scopo di non alterare il regime concorrenziale nel settore del trasporto passeggeri anche a livello locale”*.

Da ciò derivando che ***“ferma la spettanza dei contributi di esercizio nella misura determinata in provvedimenti amministrativi formali non può essere negata all'esercente il servizio pubblico la pretesa al ristoro dei costi effettivamente sostenuti in ragione dell'espletamento del servizio pubblico”***.

In conclusione, ad avviso del Consiglio di Stato, *“non può, pertanto, essere assecondata la tesi (...) che ha ritenuto che il sistema di contribuzione previsto nell'ordinamento interno in base alla legge n. 151 del 1981 esaurisse le forme di riconoscimento dei costi sostenuti dalle imprese di trasporto escludendo la immediata applicazione del Regolamento CEE n. 1191/69 in via integrativa delle disposizioni nazionali vigenti ed ha, conseguentemente, configurato la posizione soggettiva della Società appellante anche con riguardo a tale pretesa quale interesse legittimo dichiarando la inammissibilità della azione attivata per l'accertamento del diritto a*

*percepire le compensazioni di cui si è detto”.*

In definitiva, è di tutta evidenza che, mentre la normativa nazionale è intervenuta ad offrire alle imprese concessionarie nulla di più che una forma di ristoro rispetto agli endemici squilibri economici e finanziari indotti dalle modalità di gestione del servizio pubblico, al fine di garantirne la continuità, la legislazione di matrice comunitaria, in termini netti ed univoci, ha riconosciuto invece alle stesse imprese il diritto a vedere sostanzialmente neutralizzato lo scarto fra oneri di gestione e ricavi, ottenendo **“il ristoro effettivo dei costi sostenuti per l’adempimento agli obblighi di servizio pubblico, indipendentemente dal raggiungimento di posizioni di equilibrio di bilancio, ma con lo scopo di non alterare il regime concorrenziale nel settore del trasporto passeggeri anche a livello locale”** (Cons. Stato, sezione V, 29 agosto 2006, n. 5043).

La circostanza che la riferita normativa nazionale non abbia previsto *“un metodo di compensazione effettiva e piena dei maggiori costi sostenuti in stretta correlazione con lo svolgimento del servizio nel rispetto degli obblighi imposti dalle autorità concedenti (nel che è l’essenza del sistema delle compensazioni previste a livello comunitario) ma solo un regime di erogazione di contributi di esercizio avente la funzione di risanare le gestioni delle imprese di trasporto secondo criteri fondati sulla efficienza ed economicità, ma non diretto alla integrale copertura dei costi di impresa conseguenti all’assunzione degli obblighi di servizio pubblico”*, viene d’altro canto espressamente evidenziata dal Consiglio di Stato (Cons. Stato, sezione VI, 27 gennaio 2003, n. 431; e, in termini, cfr. anche Cons. Stato, sezione V, 29 agosto 2006, n. 5043).

Nell’ambito di tale panorama normativo, **“ferma la spettanza dei contributi di esercizio nella misura determinata in provvedimenti amministrativi formali non può essere negata all’esercente il servizio pubblico la pretesa al ristoro dei costi effettivamente sostenuti in ragione dell’espletamento del servizio pubblico”** (Cons. Stato, sezione V, 29 agosto 2006, n. 5034).

6. (Segue): **tirando le fila sulle coordinate normative ...** – In virtù delle riferite disposizioni normative e sulla base delle considerazioni sin qui svolte, è evidente che le risorse economiche necessarie alle imprese di trasporto per l’adempimento agli obblighi di servizio pubblico derivano:

a) dagli introiti delle tariffe imposte dall’ente pubblico e corrisposte dagli utenti del

servizio;

b) dai contributi di esercizio ex l. n. 151/1981, nonché dagli ulteriori contributi successivamente riconosciuti dalla l. n. 472/1999;

c) per la restante parte, e fino a concorrenza delle somme risultanti dalla applicazione dei criteri di calcolo di cui agli artt. 10 e 11 del regolamento n. 1191/1969, come modificato dal regolamento n. 1893/1991 – su cui si tornerà più diffusamente in seguito – da compensazioni economiche corrisposte alle imprese private di trasporto dall'ente concedente. Compensazioni pari alla differenza fra i costi complessivi del servizio pubblico e gli introiti di esso.

In tale quadro di riferimento, è certo che il sistema di contribuzione previsto dall'ordinamento interno sulla base della l. n. 151/1981 non esaurisce le forme di riconoscimento dei costi concretamente sostenuti dalle imprese di trasporto, escludendo perciò l'applicazione delle disposizioni contenute nel regolamento CEE n. 1191/1969. Di converso, come ha nitidamente affermato il Consiglio di Stato, queste ultime restavano applicabili in via integrativa rispetto alle prime (Cons. Stato, sezione V, 29 agosto 2006, n. 5034).

Né potrebbe ritenersi che il maturare in capo alle imprese di trasporto pubblico locale del diritto alle "compensazioni" postuli la domanda, da parte delle stesse, di soppressione degli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 4 del regolamento n. 1191/1969.

E' univoco, in tal senso, l'orientamento del Consiglio di Stato, espresso in particolare nelle pronunce n. 438/2003 e 4684/2009, secondo il quale detta domanda occorre soltanto per quegli obblighi di servizio pubblico dei quali non era prevista, come regola generale, la soppressione; e non anche, invece *"per quelli imposti o mantenuti successivamente all'entrata in vigore del predetto regolamento comunitario per il settore del trasporto pubblico locale"*. Orientamento, questo, incentrato sulla dirimente argomentazione per cui *"il legislatore italiano non solo non si è avvalso di tale facoltà (id est: quella di soppressione degli obblighi), ma con l'art. 4, comma 4, della l. n. 59/97 e con le disposizioni di cui al d.lgs. n. 422/97 ha stabilito che i contratti di servizio pubblico devono essere stipulati con l'obbligo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico"* (Cons. Stato, sezione V, 29 luglio 2009, n. 4684) e che viepiù trova conforto nella recente sentenza della Corte di Giustizia CE, sezione II, 7 maggio 2009.

**7. Il contenuto della domanda** – Per le motivazioni innanzi esposte non può revocarsi in dubbio il diritto soggettivo della ricorrente al rimborso degli oneri economici sostenuti nel corso degli anni per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico nei confronti della Regione Campania: ed in particolare, degli oneri sopportati nel corso degli esercizi 1999-2002.

La giurisprudenza del Consiglio di Stato, in questa ottica, non lascia adito a riserve. Si legge nella sentenza, già richiamata, n. 5043 del 29 agosto 2006, in merito alla questione vertente sulla immediata applicabilità delle norme comunitarie in discorso a fronte di una disciplina interna dell'ordinamento nazionale incentrata sulla l. n. 151/1981: *“La risposta al quesito non può, a giudizio del Collegio, che essere positiva per la considerazione essenziale della forza immediatamente dispositiva dei Regolamenti CEE negli ordinamenti degli Stati membri prevista nel Trattato istitutivo dell'Unione Europea e riconosciuta dalla Corte di Giustizia della CEE e dalla Corte Costituzionale in numerose pronunce (...) in forza delle quali il principio è oggi consolidato in modo pacifico”*. In tale logica, va da sé, aggiunge il Consiglio di Stato, che il concessionario vanta *“una pretesa, avente la consistenza del diritto soggettivo in relazione alla puntualità, immediatezza e diretta pertinenza con cui le norme comunitarie qui richiamate disegnano la tutela della sua posizione di impresa di trasporto esercente una attività di pubblico servizio, che deve essere riconosciuta sulla base delle ricordate disposizioni del regolamento CEE n. 1191/1969”*.

Né può revocarsi in dubbio che tale diritto sia rimasto radicalmente insoddisfatto, non avendo la Regione Campania mai adempiuto al corrispondente obbligo di tenere indenne la ATC, in quanto concessionaria della gestione di servizi di trasporto pubblico, dagli scompensi economici indotti dall'osservanza degli obblighi di servizio, in particolare tariffari, imposti dall'amministrazione concedente. Ed invero, la Regione Campania non ha mai fatto fronte alle obbligazioni derivanti dal regolamento n. 1191/1969, corrispondendo alla ATC esclusivamente, e peraltro nemmeno integralmente, i contributi dovuti ai sensi della normativa nazionale connessa alla legislazione sopra indicata (l. n. 151/1981). In questa ottica, il comportamento osservato dalla Regione Campania rende evidente, se ancora ve ne fosse bisogno, che l'amministrazione concedente ha inteso operare sempre ed esclusivamente nell'alveo della normativa nazionale regolante i contributi di esercizio, pretermettendo l'applicazione dei regolamenti

comunitari citati, che costruiscono il diritto soggettivo della ricorrente ad ottenere la “compensazione” dei disavanzi di bilancio sopportati in funzione dell’esercizio del servizio pubblico di trasporto.

Sulla base delle considerazioni sin qui svolte, resta pertanto da determinare l’importo del debito facente carico alla Regione Campania, ovvero alle altre Amministrazioni intinate, nei confronti della ricorrente, ai sensi delle disposizioni del regolamento comunitario n. 1191/1969 sopra richiamate. Disposizioni che, come implicitamente si evince dalle riferite note della Regione Campania, non hanno trovato alcuna applicazione nella fattispecie.

**8. (Segue): sulla quantificazione della pretesa** – Ha in tal senso sottolineato il Consiglio di Stato – sulla base della disposizione contenuta nell’art. 6, comma 2, regolamento n. 1191/1969 – che, in assenza dei contratti di servizio previsti dagli artt. 17 e 19 del d.lgs. n. 422/1997, l’importo dovuto alle imprese di trasporto a titolo di compensazione dei costi sostenuti per l’adempimento degli obblighi di servizio pubblico deve essere quantificato e liquidato secondo i criteri previsti dagli artt. 10, 11, 12, 13 del regolamento CEE più volte richiamato (Cons. Stato, sezione VI, 27 gennaio 2003, n. 431).

Per quanto attiene in particolare agli obblighi di esercizio e di trasporto, l’ammontare della compensazione è pari alla differenza fra la diminuzione degli oneri e la diminuzione degli introiti dell’impresa, che può derivare – per il periodo di tempo considerato – dalla soppressione totale o parziale corrispondente dell’obbligo in questione; ovvero è pari alla differenza fra i costi imputabili alla parte dell’attività dell’impresa interessata dall’obbligo di servizio pubblico e l’introito corrispondente (art. 10, comma 1).

Con riguardo agli obblighi tariffari, invece, l’ammontare della compensazione prevista dagli artt. 6 e 9, comma 1, è pari alla differenza fra due termini (art. 11, comma 1):

a) il primo, pari alla differenza tra, da un lato, il prodotto del numero delle unità di trasporto previste per la tariffa più favorevole – che potrebbe essere rivendicata dagli utenti se non esistesse l’obbligo in questione – o, in mancanza di tale tariffa, per il prezzo che l’impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale che tenesse conto dei costi della prestazione in questione nonché

della situazione del mercato e, dall'altro, il prodotto del numero delle unità di trasporto effettive per la tariffa imposta durante il periodo di tempo considerato;

b) il secondo, pari alla differenza fra il costo che risulterebbe dall'applicazione della tariffa più favorevole o del prezzo che l'impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale e il costo che risulta dall'applicazione della tariffa imposta.

Se, tuttavia, per la situazione del mercato, la compensazione, calcolata in applicazione dell'art. 11, comma 1, non consentisse di coprire i costi complessivi del traffico soggetto all'obbligo tariffario, l'ammontare della compensazione prevista dall'art. 9, comma 1, sarebbe pari alla differenza tra detti costi e gli introiti derivanti dal traffico (art. 11, comma 2).

Per il calcolo degli oneri e degli introiti di cui all'art. 11 comma 1, infine, si tiene conto delle ripercussioni che la soppressione dell'obbligo in questione avrebbe sul complesso dell'attività dell'impresa (art. 11, comma 3).

Ciò posto, sulla base delle scritture contabili ed i bilanci redatti, con riguardo agli esercizi 1999, 2000, 2001, 2002, dalla società ricorrente, è possibile desumere, in applicazione dei parametri anzidetti, gli importi dei disavanzi subiti e quindi l'importo delle compensazioni ad essa dovute in osservanza della disciplina comunitaria in discorso.

In tale prospettiva, occorre in effetti tener conto dei dati contabili relativi all'attività di trasporto pubblico locale svolta dalla società ricorrente negli esercizi su cui si verte, prendendo in particolare a riferimento le risultanze emergenti dai cc.dd. "modelli E" – recanti i conti economici consuntivi "riclassificati" – ed annualmente trasmessi alla Regione dalla ATC, ai fini della determinazione dei contributi ad essa spettanti.

Sulla base di quanto emerge dai predetti "modelli E", ovviamente redatti in conformità e coerenza con le voci dei bilanci di esercizio annuali (cfr. all.ti nn. 10-13) è infatti possibile calcolare il disavanzo subito dalla società attrice mediante un procedimento matematico che prevede il calcolo della somma dei costi di gestione e del totale degli oneri e proventi – fatti registrare nel corso dell'esercizio dall'attività di trasporto pubblico locale – e la successiva sottrazione dall'importo così ottenuto del totale dei ricavi e dei contributi ottenuti per l'esercizio (disavanzo

= costi di gestione + totale proventi ed oneri – totale dei ricavi – contributi regionali).

Tale modalità di calcolo, d'altra parte, è conforme a quella sulla cui base la Regione ha sempre determinato i disavanzi delle imprese di trasporto pubblico locale, in relazione ai quali sono stati erogati i contributi ex l. n. 151/1981.

Ebbene, applicando il riferito criterio, sviluppato nel prospetto contabile allegato al presente atto (cfr. all. n. 14), la ATC, in conseguenza dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico inerenti alle concessioni ad essa rilasciate nel periodo 1997-2002, ha scontato disavanzi a fronte dei quali vanta il diritto a ricevere i seguenti importi:

- esercizio 1999: euro 161.310,04 (312.339.791 delle vecchie lire);
- esercizio 2000: euro 129.318,22 (250.395.000 delle vecchie lire);
- esercizio 2001: euro 95.715,47 ( 185.331.000 delle vecchie lire);
- esercizio 2002: euro 168.517,00.

Complessivamente, pertanto, l'importo delle "compensazioni" dovute alla società ricorrente per gli esercizi 1999-2002 ascende ad euro 554.860,73, pari all'ammontare complessivo del disavanzo sopportato.

### CONCLUSIONI

Per tutti i motivi sopra rappresentati e con riserva di aggiungerne, la ATC s.r.l., come sopra rappresentata e difesa, chiede accogliersi il ricorso e, per l'effetto, riconoscere il diritto a ricevere la somma di euro 554.860,73 o la diversa somma che fosse determinata in corso di causa a titolo di "compensazione", ai sensi delle disposizioni di cui ai regolamenti CEE n. 1191/1969 e n. 1893/1991, degli oneri economici da essa sostenuti negli esercizi 1999, 2000, 2001 e 2002, per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico derivanti da concessioni della Regione Campania relative all'espletamento di servizi di trasporto pubblico locale; conseguentemente condannarsi le Amministrazioni intimare al pagamento del corrispondente importo.

Ai sensi e per gli effetti del D.P.R. 115/2002, si versa il contributo nella misura fissa di € 500,00.

Napoli,

*avv. Lodovico Visone*

*avv. Giuseppe D'Amico*

## RELATA DI NOTIFICA

Addì 29/3/2010 io sottoscritto avvocato Lodovico Visone in base alla legge n. 53 del 1994 ed in virtù dell'autorizzazione del Consiglio dell'Ordine di Vallo della Lucania del 02/02/2009 n. 297, ho notificato (previa iscrizione nel registro cronologico al n. 11/2010) per conto della A.T.C. Azienda Trasporti Campani s.r.l., in persona del legale rappresentante Amministratore Unico pro tempore sig.ra Patrizia D'Ercole, come in atti rappresentata, difesa e domiciliata, il suesteso atto a:

**I - REGIONE CAMPANIA** – in persona del suo legale rappresentante domiciliato per la carica presso la sede legale alla via S.Lucia, 81 - 80132 Napoli, ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con racc. A/R nr. 76396453272-1(registro cronologico n. 11/2010) spedita dall'Ufficio Postale di Salerno Succ. 2 *Centu*

Avv. Lodovico Visone

**II - PROVINCIA DI NAPOLI** – in persona del suo legale rappresentante domiciliato per la carica presso la sede legale alla via piazza Matteotti, 1- 80133 Napoli, ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con racc. A/R nr. 76396453276-5(registro cronologico n. 11/2010) spedita dall'Ufficio Postale di Salerno Succ. 2 *Centu*

Avv. Lodovico Visone

**III - PROVINCIA DI CASERTA** - in persona del suo legale rappresentante domiciliato per la carica presso la sede legale al Corso Trieste, 133 - 81100 Caserta, ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con racc. A/R nr. 76396453273-2(registro cronologico n. 11/2010) spedita dall'Ufficio Postale di Salerno Succ. 2 *Centu*

Avv. Lodovico Visone

**IV - PROVINCIA DI BENEVENTO** - in persona del suo legale rappresentante domiciliato per la carica presso la sede legale alla Piazza IV Novembre - 82100 Benevento, ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con racc. A/R nr. 76396453275-4(registro cronologico n. 11/2010) spedita dall'Ufficio Postale di Salerno Succ. 2 *Carico*

Avv. Lodovico Visone

Esprime parere favorevole circa la regolarità tecnica della proposta.

li \_\_\_\_\_

Il Dirigente Settore Affari Legali-Avvocatura  
(Avv. Vincenzo Catalano)

Esprime parere favorevole circa la regolarità contabile della proposta,

Li \_\_\_\_\_

Il Dirigente del Settore FINANZE  
E CONTROLLO ECONOMICO  
(dr. Filomena Lazazzera)

### **LA GIUNTA**

Su relazione dell'Assessore avv. Giovanni Angelo Mosè Bozzi  
A voti unanimi

### **DELIBERA**

Per i motivi espressi in narrativa e che formano parte integrante e sostanziale del presente dispositivo:

**Ratificare** gli atti di costituzione in giudizio dell'Ente di cui alla determina n. 89/011 ed autorizzare la costituzione nei giudizi promossi con ricorsi notificati il 31/03/010 e 06/04/010 dinanzi al Tar Campania dalla ATC srl c/ la Regione Campania, la Provincia di Napoli, la Provincia di Caserta e la Provincia di Benevento per l'accertamento del diritto a ricevere la somma di € 554.860,73 a titolo di compensazione per gli esercizi 1999-2002 oltre interessi e rivalutazione, nonché della somma di € 879.416,00 a titolo di compensazione per gli esercizi 2003-2008 e alla condanna delle Amministrazione convenute al pagamento di tale somme;

**Dare** alla presente immediata esecutività stante l'urgenza

Verbale letto, confermato e sottoscritto  
(Dr. Claudio Uccelletti)

**IL PRESIDENTE**  
(Prof. Ing. Aniello Gimitile)

N. 56 **Registro Pubblicazione**

Si certifica che la presente deliberazione è stata affissa all'Albo in data odierna, per rimanervi per 15 giorni consecutivi a norma dell'art. 124 del T.U. - D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267.

**BENEVENTO** 17 FEB. 2011

**IL MESSO**

**IL SEGRETARIO GENERALE**  
(Dott. Claudio UCCELLETTI)

La suesata deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio in data 17 FEB. 2011 e contestualmente comunicata ai Capigruppo ai sensi dell'art. 125 del T.U. - D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267.

SI ATTESTA che la presente deliberazione è divenuta esecutiva a norma dell'art. 124 del T.U. - D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267 e avverso la stessa non sono stati sollevati rilievi nei termini di legge.

Il \_\_\_\_\_  
**IL RESPONSABILE DELL'UFFICIO**

**IL SEGRETARIO GENERALE**

Si certifica che la presente deliberazione è divenuta esecutiva ai sensi del T.U. - D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267 il giorno \_\_\_\_\_.

- Dichiarata immediatamente eseguibile (art. 134, comma 4, D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267)
- ◇ Decorsi 10 giorni dalla sua pubblicazione (art. 134, comma 3, D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267)
- ◇ E' stata revocata con atto n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_.

**BENEVENTO**, li \_\_\_\_\_

**IL SEGRETARIO GENERALE**

Copia per		
2 SETTORE <u>ALLORA PERSONALE</u>		prot. n. _____
SETTORE _____	il _____	prot. n. _____
SETTORE _____	il _____	prot. n. _____
Revisori dei Conti	il _____	prot. n. _____
Nucleo di Valutazione	il _____	prot. n. _____

*Conf. Capigruppo*