

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

## PROVINCIA di BENEVENTO

Deliberazione della Giunta Provinciale di Benevento n. 34 del 15 FEB. 2011

Oggetto: Tar Campania – Ricorsi E.T.A.C. srl c/ Regione Campania + Provincia di Benevento – Eredi Palombi Autolinee sas c/ Regione Campania + Provincia di Benevento -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 16/12/09 la E.T.A.C. srl e le eredi Palombi Autolinee sas conveniva in giudizio la Regione Campania e la Provincia di Benevento per l'accertamento e la dichiarazione del diritto alla compensazione degli oneri economici per gli esercizio 1999/2008 e per la condanna delle somme rispettive di € 5.583.219,20 e € 1.264.546,82 oltre interessi e rivalutazione;

Con determina n. 80/011 si procedeva alla costituzione nei giudizi pendenti a mezzo dell'Avvocatura Provinciale;

**Rilevato** che in virtù di orientamento giurisprudenziale della Corte di Cassazione, in interpretazione del dispositivo di cui all'art.50 T.U.E.L. e con espresso richiamo in motivazione a precedente normativa (art.36 legge 142/90), e pure in presenza delle attribuzioni dirigenziali di cui all'art.107 del medesimo T.U.E.L., si ritiene sussistere la rappresentanza giudiziale dell'Ente in capo al Presidente della Provincia con autorizzazione a stare in giudizio a mezzo delibera di Giunta;

**Ritenuto** per tali motivi procedere al conferimento dell'autorizzazione a stare in giudizio dal Presidente della Provincia nei contenziosi di cui in premessa promosso dalla E.T.A.C. srl e dalla Eredi Palombi Autolinee sas e ratificare gli atti di costituzione in giudizio dell'Ente adottati con determina n. 80/011;

Avvocato Carlo Colapinto  
Autocinante in Cassazione  
Avvocato Filippo Colapinto

Provincia di Benevento  
AOO: Prot. Generale  
Registro Protocollo Entrata  
Nr Prot 0030026 Data 17/12/2009  
Oggetto RICORSO EREDI EDUARDO  
PALOMBI AUTOLINEE  
Dest. Avvocatura Settore: [...]

9/12/2009

ON.LE TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE

PER LA CAMPANIA - SEDE DI NAPOLI

RICORSO

per

**EREDI EDUARDO PALOMBI AUTOLINEE di Palombi Bruno & C. S.a.s.** (P.I. 00818630626), in persona del legale rappresentante *pro-tempore*, Sig. Palombi Bruno, con sede legale in Benevento, alla Via dei Pentri n. 27, elettivamente domiciliata in Napoli, alla Via Riviera di Chiaia, n. 207 (c/o Studio Legale Avv. Aldo Starace), rappresentata e difesa dall'Avv. Carlo Colapinto e dall'Avv. Filippo Colapinto, anche con poteri disgiunti, giusta mandato a margine del presente atto

contro

1) **REGIONE CAMPANIA**, in persona del Presidente della Giunta Regionale, legale rappresentante *pro-tempore*

2) **PROVINCIA DI BENEVENTO**, in persona del Presidente della Giunta Provinciale, legale rappresentante *pro-tempore*

- resistenti -

\* \* \* \* \*

per l'accertamento e la dichiarazione

del diritto della ricorrente a ricevere, a norma del Regolamento CEE n. 1191/1969, modificato dal successivo n. 1893/1991, la compensazione degli oneri economici da essa sostenuti negli esercizi 1999-2008, per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico imposti dalla Regione

PROCURA SPECIALE

Il sottoscritto Palombi Bruno, legale rappresentante *pro-tempore* di **EREDI EDUARDO PALOMBI AUTOLINEE di Palombi Bruno & C. S.a.s.** (P.I. 00818630626), a rappresentare, difendere ed assistere la predetta Società, nel giudizio di cui al presente atto, in ogni fase occorrente, nomina l'Avv. Carlo Colapinto e l'Avv. Filippo Colapinto, ai quali conferisce, anche disgiuntamente tra loro, le facoltà di legge, compresa quella di sottoscrivere il presente ricorso, presentare eventuali motivi aggiunti, eleggere domicilio.

**EREDI EDUARDO PALOMBI AUTOLINEE di Palombi Bruno & C. S.a.s.**

Il legale Rapp. p.t.  
Sig. Palombi Bruno

E' autografa  
Avv. Carlo Colapinto

Avv. Filippo Colapinto

Campania (sia direttamente, sia tramite l'Ente provinciale indicato in epigrafe),

**per il riconoscimento**

di un importo a titolo di spese generali e utile di impresa,

**per la conseguente condanna**

della Regione Campania e/o della Provincia di Benevento, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro-tempore*, a corrispondere alla ricorrente la somma complessiva di € 1.264.546,82 o quell'altra che sarà determinata in corso di giudizio, oltre interessi e rivalutazione monetaria.

\* \* \* \* \*

Eredi Eduardo Palombi Autolinee di Palombi Bruno & C. S.a.s. (di seguito Autolinee Palombi S.a.s.) esercita professionalmente l'attività di trasporto pubblico di persone su linee automobilistiche locali.

Alla data di entrata in vigore della L. Regione Campania n. 3/2002, la prefata società era affidataria di servizi di trasporto pubblico locale in relazione alle seguenti tratte:

Castelvetere – Valfortore – Benevento; Castelpagano – Benevento; Benevento – Napoli; Riccia – Benevento.

I predetti servizi di trasporto pubblico locale, poi, sono stati gestiti - relativamente all'anno 2003 - da Palombi Autolinee S.a.s., in virtù di specifici contratti di servizio "ponte", stipulati con la Regione Campania e la Provincia di Benevento in data 18 dicembre 2002.

Giova premettere, sin d'ora, che ciascun contratto di servizio, all'art. 27 rubricato "Riferimento normativo", stabilisce che *"per tutto quanto non previsto nel presente contratto si fa espresso riferimento e rinvio ai*

*dettati normativi regionali, ordinari e comunitari*"; la prefata disposizione pattizia trova genesi, specificamente per quel che concerne la compensazione degli obblighi di servizio pubblico, nell'art. 30, comma 5, L. Regione Campania n. 3/2002, secondo la quale disposizione normativa *"i contratti di servizio pubblico devono rispettare gli articoli 2 e 3 del regolamento CEE n. 1191/69 e successive modifiche e il regolamento CEE n. 1839/91 e successive modifiche"*.

Nel complesso, dunque, ancorchè sin dal 1997 il legislatore statale abbia introdotto un generalizzato obbligo di ricorso alle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, e sebbene anche il legislatore campano abbia adesivamente sancito il generale principio degli affidamenti disposti mediante gara, tuttora il servizio viene svolto in base agli originari affidamenti.

Conseguentemente, sussiste in capo alla ricorrente il diritto soggettivo al percepimento di specifici contributi di esercizio quale compensazione economica degli obblighi di servizio pubblico nonché al riconoscimento delle spese generali e utile di impresa, quest'ultimi determinati nella misura complessiva del dieci per cento applicato sull'ammontare dei contributi di esercizio e del corrispettivo del contratto.

La fonte normativa del diritto, vantato e rivendicato in questa sede dalla società ricorrente, si radica nel diritto comunitario, in particolare nei precetti del Regolamento CEE n. 1191/1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893/1991 (attualmente le disposizioni del Regolamento CE n. 1370/2007, entrato in vigore in data 3 dicembre

2009), nonché del diritto interno, nelle norme del D.Lgs. n. 422/1997 e della L. Regione Campania n. 16/1983 e n. 3/2002.

A tal riguardo, si premette che, in relazione all'art. 1, comma 2 del predetto Regolamento comunitario, ai sensi del quale *“gli Stati membri possono escludere dal campo di applicazione del presente regolamento le imprese la cui attività è limitata esclusivamente alla fornitura di servizi urbani, extraurbani e regionali”*, sia il legislatore nazionale (art. 1 D.L. n. 77/1989; art. 4, comma 4, legge n. 59/1997; art. 17 D.Lgs. n. 422/1997) che quello campano (art. 30 legge n. 3/2002) hanno, invece, espressamente previsto **l'osservanza** del richiamato Regolamento comunitario in tema di compensazione economica degli obblighi di servizio pubblico, per la determinazione dei contributi d'esercizio nonché per il corrispettivo del contratto di servizio.

Infatti, lo stesso Regolamento CE n. 1370/2007 (che, ai sensi dell'art. 1, paragrafo 2, *“si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada”*) *“stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorchè impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico”* (art. 1, paragrafo 1, seconda parte) trova sponda nelle prefate disposizioni statali e regionali.

Durante la vigenza degli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale disposti mediante concessione a terzi, la materia dei contributi

di esercizio è stata regolata, a livello nazionale, dalla legge n. 151/1981 e, in sede regionale, dalla legge Regione Campania, di attuazione della prima, 25 gennaio 1983, n. 16.

L'art. 1, comma 4, della fonte comunitaria stabilisce che *“gli oneri gravanti sulle imprese di trasporto in conseguenza del mantenimento degli obblighi [di servizio pubblico] [...], formano oggetto di compensazioni determinate in base a metodi comuni indicati nel presente regolamento”*.

Posto che tale norma è direttamente applicabile nell'ordinamento nazionale (stante l'immediata precettività dei regolamenti comunitari ex art. 249, paragrafo 2 - già art. 189 - del Trattato CE), è opportuno brevemente chiarire i presupposti del diritto al percepimento delle prefate compensazioni.

Il primo, consiste nell'imposizione di obblighi di servizio pubblico; il secondo, nella sussistenza di oneri derivanti alle imprese in conseguenza della suddetta imposizione.

Con riguardo al primo presupposto, ai sensi del Regolamento CEE n. 1191/1969, gli obblighi di servizio pubblico consistono negli oneri che l'impresa sopporta per esercitare un servizio che, considerando il proprio interesse economico, non avrebbe svolto o non avrebbe svolto a quelle condizioni.

L'art. 2, paragrafo 1, del predetto Regolamento chiarisce, infatti, 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 nè alle stesse condizioni”* (medesima disposizione è contenuta nell'art. 2, lett. e) del

Regolamento CE n. 1370/2007); il secondo paragrafo specifica ulteriormente che *"gli obblighi di servizio pubblico ai sensi del paragrafo 1 comprendono l'obbligo di esercizio, l'obbligo di trasporto e l'obbligo tariffario"*.

Non può, dunque, essere revocato in discussione che la ricorrente, svolgendo il servizio di trasporto pubblico locale, dapprima in regime di concessione e, successivamente, con contratti di servizio, sia stata soggetta ai riferiti obblighi di servizio, posto che la stessa ha certamente adempiuto all'obbligo di svolgere il servizio (non potendo scegliere se esercitarlo o no), all'obbligo di trasporto (non potendo decidere quali viaggiatori ammettere e quali no, né quali tratte percorrere e quali no) ed all'obbligo tariffario (non essendo libera di praticare prezzi determinati dalle pubbliche autorità).

In questo senso, la sussistenza del primo presupposto discende chiaramente dall'applicazione della normativa comunitaria *in subjecta materia*, atteso che, ai sensi del paragrafo 3 del citato art. 2, l'*"obbligo di esercizio"* va 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, nonché l'obbligo di garantire l'esercizio di servizi complementari e 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"*, mentre l'*"obbligo di trasporto"* va 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"; per "obbligo tariffario", infine, ai sensi della richiamata disposizione regolamentare, si intende 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".*

In sintesi, dunque, il fatto che un'impresa svolga il servizio di trasporto pubblico, adempiendo ai relativi obblighi, comporta automaticamente il sorgere del diritto alle compensazioni, da cui discende il dovere per le Amministrazioni concedenti ed affidanti di provvedere alle compensazioni economiche mediante l'erogazione dei contributi di esercizio e il pagamento del prezzo contrattuale, comprensivi di tale compensazione.

Con riguardo, invece, al secondo presupposto, va posto in evidenza che ai sensi della norma comunitaria, uno svantaggio economico derivante dall'imposizione di obblighi di servizio (e, dunque, oggetto di compensazioni mediante contributi) sussiste al ricorrere di puntuali e definite condizioni.

L'art. 5 del citato Regolamento CEE n. 1191/1969 statuisce, infatti, che:

- a) un obbligo di esercizio o di trasporto comporta svantaggi economici se la diminuzione delle spese che potrebbe essere realizzata con la soppressione totale o parziale di tale obbligo riguardo a una prestazione o ad un complesso di prestazioni

soggette a tale obbligo è superiore alla diminuzione degli introiti risultante da detta soppressione;

- b) gli svantaggi economici sono determinati sulla base di un consuntivo, se del caso attualizzato, degli svantaggi economici annui costituiti dalla differenza fra la riduzione degli oneri annui e la riduzione degli introiti annui derivanti dalla soppressione dell'obbligo;
- c) gli svantaggi economici vengono determinati tenendo conto delle ripercussioni dell'obbligo sul complesso dell'attività dell'impresa;
- d) l'obbligo tariffario comporta svantaggi economici quando la differenza fra gli introiti e gli oneri del traffico soggetto all'obbligo è inferiore alla differenza fra gli introiti e gli oneri del traffico risultante da una gestione commerciale che tenga conto dei costi delle prestazione soggette a detto obbligo, nonché della situazione del mercato.

Applicando in modo sistematico ed integrato le condizioni poste dalla fonte comunitaria, può affermarsi che gli svantaggi economici derivanti dall'imposizione degli obblighi di servizio sussistono allorché i costi complessivi della gestione dei servizi interessati risultano superiori agli introiti generati dal traffico.

Chiarito, dunque, che:

- a) lo svolgere attività di trasporto pubblico locale in regime di concessione e, poi, con contratti di servizio, fa sorgere in capo alla ricorrente **il diritto ad ottenere compensazioni per gli obblighi di servizio mediante contributi di esercizio adeguati;**
- b) tale diritto sussiste quando l'impresa ha esercitato il servizio

adempiendo agli obblighi di servizio, di trasporto e tariffari;

- c) il medesimo diritto si traduce nella **pretesa di ottenere dalle Amministrazioni concedenti e affidanti contributi di esercizio e prezzo contrattuale nella misura idonea a compensare l'adempimento di tali obblighi.**

Senonchè, la Regione Campania non ha adempiuto a tale dovere, direttamente derivante dalle norme comunitarie, disciplinando la materia dei contributi di esercizio e, quindi, del prezzo contrattuale in termini difformi, riduttivi e perciò contrastanti rispetto ai chiari precetti del Regolamento CEE n. 1191/1969.

Per comprendere in modo adeguato, in primo luogo, il ruolo assunto dalla Regione Campania in materia di determinazione ed erogazione dei contributi di esercizio nonché del corrispettivo di contratto e, secondariamente, il processo normativo che ha invece condotto all'affermarsi di una disciplina contrastante con l'ordinamento comunitario, è necessario sinteticamente ricostruire i principi e le regole che disciplinano la determinazione e l'erogazione dei contributi di esercizio e, quindi, del prezzo contrattuale in *subiecta materia*.

Nella disciplina dettata dalla legge n. 151/1981, in luogo della totale compensazione degli obblighi di servizio specificamente individuati dal Regolamento CEE n. 1191/1969, si prevedeva, invece, *“un regime contributivo di sostegno delle imprese di trasporto fondato sulla erogazione di contributi diretti a conseguire l'equilibrio economico dei bilanci”*.

In particolare, secondo quanto previsto dall'art. 6 della legge n. 151/1981, il contributo di esercizio era da determinarsi (non

confrontando gli effettivi costi di esercizio con gli introiti ottenuti dalla gestione ma) assumendo a riferimento dei costi standard: in particolare, la norma, espressamente, disponeva che i contributi di esercizio, che le Regioni erano tenute ad erogare in applicazione di principi e procedure stabiliti con legge regionale e per l'obbiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto, fossero quantificati calcolando, da una parte, il costo economico standardizzato del servizio "con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione" (primo comma, lett. a) e, dall'altra, i **ricavi presunti** derivanti dall'applicazione delle tariffe minime stabilite dalle regioni stesse con il concorso degli enti locali (medesimo comma, lett. b). Sulla base di tali due dati -costo standardizzato e ricavi presunti-, l'ammontare dei contributi da versare alle imprese (primo comma, lett. c) doveva essere determinato entro i limiti dello stanziamento di cui all'art. 5 della legge n. 151/1981, entro i limiti cioè di quanto attribuito di anno in anno dallo Stato per le finalità contributive in discorso.

La Regione Campania ha dato attuazione al meccanismo stabilito dal legislatore statale mediante la L. Regione Campania n. 16/1983 e successive modificazioni ed integrazioni, le quali hanno previsto la corresponsione di contributi di esercizio da calcolarsi secondo il modello dei costi standardizzati, rinviando, per la relativa determinazione, a successivi provvedimenti amministrativi.

Come si vede, il modello fondato sulla legge n. 151/1981 (ed adesivamente riproposto in Campania dalla legge regionale n. 16/1983, che ne ha specificato alcuni parametri applicativi),

presentava chiari profili di contrasto con il diritto comunitario, atteso che esso non provvedeva a compensare gli effettivi disavanzi generati dalla gestione dei servizi gravati dagli obblighi imposti, ma si limitava a conferire contributi di esercizio riferiti al costo economico standardizzato del servizio, risultante dall'applicazione dei parametri dettati dalla prefata legge regionale n. 16/1983 (detratti i ricavi presunti del traffico).

**Il contrasto con le norme comunitarie si concentrava, in particolare, sull'illegittima introduzione da parte del legislatore italiano di un fattore destinato ad incidere riduttivamente sull'entità delle pretese delle imprese di trasporto:** il meccanismo compensativo individuato dalla legge n. 151/1981 s'incentrava, infatti, su una logica di standardizzazione dei costi estranea al modello previsto dal diritto comunitario.

Con l'entrata in vigore del D.Lgs. n. 422/1997, la sostituzione (prevista) del modello degli affidamenti disposti mediante gara a quello delle concessioni a terzi era destinata a riverberare anche sulla disciplina delle compensazioni relative agli obblighi di servizio: il diritto ad ottenere compensazioni per gli obblighi di servizio mediante contributi di esercizio doveva infatti essere garantito nell'ambito dei contratti di servizio, ai sensi degli artt. 17 e 19 del D.Lgs. n. 422/1997.

La prima disposizione, infatti, sancisce che le compensazioni siano previste nei contratti di servizio di cui all'art. 19 del medesimo decreto, e ciò in quanto essa presuppone l'attuazione del modello secondo cui gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale devono essere disposti mediante gara: poiché in tale modello i rapporti fra

amministrazione affidante ed impresa aggiudicataria sono regolati dai contratti di servizio, è appunto in tali atti che trova regolamentazione la disciplina della compensazione economica nel caso di obblighi di servizio.

L'importo dei contributi di esercizio da erogarsi agli affidatari del servizio era sempre determinato alla stregua dei costi economici standardizzati di cui alle Deliberazioni di Giunta Regionale.

Senonché, tutta la disciplina sin qui richiamata (nazionale e regionale) è **in chiaro contrasto con le previsioni del diritto comunitario**, e segnatamente del Regolamento CEE n. 1191/1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893/1991, nonché delle disposizioni del Regolamento CE n. 1370/2007 (entrate in vigore in data 3 dicembre 2009), contrasto che dev'essere necessariamente risolto nel senso della nota prevalenza della normativa comunitaria, in quanto fonte sovranazionale di applicabilità diretta ed immediata negli Stati membri.

Ne consegue che, a fronte del diritto di ciascuna società affidataria al corretto finanziamento e, quindi, alla giusta e congrua remunerazione del servizio mediante l'erogazione di apposite compensazioni qualora si sia in presenza di obblighi di servizio, **i meccanismi per la determinazione dei contributi d'esercizio previsti dalla legge n. 151/1981 (e, in forza dell'assetto normativo ora sintetizzato, alla base anche delle erogazioni disposte dalla Regione Campania dal 1999 in poi) sono in contrasto con le prescrizioni al riguardo sancite dal diritto comunitario, dal D.Lgs. n. 422/1997 nonché dalla L. Regione Campania n. 16/1983 e s.m.i.**

Invero, proprio in attuazione di tali meccanismi, la Regione ha erogato somme inferiori a quelle effettivamente spettanti.

Essendo evidente tale profilo di contrasto, e risultando vistosa la conseguente compressione del diritto della ricorrente al percepimento dei contributi di esercizio discende, in modo inequivoco, la necessaria disapplicazione delle norme interne contrastanti, e sorge il dovere per l'Amministrazione di procedere ad erogare quanto dovuto in conformità alla disciplina comunitaria.

E' nota, infatti, la regola secondo la quale *"il diritto comunitario deve trovare **applicazione diretta** non solo da parte del giudice nazionale nell'esercizio della propria giurisdizione, ma anche ad opera delle Pubbliche Amministrazioni nazionali nell'esercizio dell'attività amministrativa di competenza"*.

Valga, per tutte, il richiamo alle decisioni con cui le Sezioni Unite della Corte di Cassazione (12 aprile 1996, nn. 3457 e 3458) hanno affermato che: *"La Direttiva e l'interpretazione che, [...], ne ha dato la Corte di Giustizia delle Comunità Europee hanno carattere vincolante per il Giudice nazionale italiano e comportano non l'abrogazione, ma la mera disapplicazione diretta ed immediata della norma difforme di diritto interno.*

*In ordine ai rapporti tra diritto comunitario e legge nazionale, va richiamata la giurisprudenza dei Giudici della legge (Sentenze n. 168/1991 e n. 170/1984 della Corte Costituzionale), secondo la quale la normativa comunitaria -costituita dalla disciplina prodotta dagli organi della CEE mediante regolamento e dalle statuizioni risultanti dalle sentenze interpretative della Corte di Giustizia- tutte le volte che*

*essa soddisfa il requisito della immediata applicabilità, entra e permane in vigore nel nostro territorio senza che i suoi effetti siano intaccati dalla legge ordinaria dello Stato. In proposito, gli stessi giudici delle leggi hanno avuto modo di sottolineare l'esistenza di un'attività legislativa della CEE, interpretata dalla Corte di Giustizia, avente efficacia all'interno degli Stati membri, con conseguenti questioni di compatibilità con le norme degli stessi Stati e di disapplicazione della legislazione nazionale, non esclusi i casi in cui detta attività normativa intervenga in materie, come quella tributaria, soggette a riserva di legge (Sentenze nn. 183/1973 e 232/1975)".*

Attesa, quindi, l'immediata efficacia dispositiva dei Regolamenti comunitari, non può esser revocato in alcun dubbio che la copertura del disavanzo integri un vero e proprio diritto soggettivo del gestore.

Quanto alla legislazione nazionale, essa prevedeva semplicemente, come si è più volte rilevato, che l'amministrazione competente ripianasse proporzionalmente, sulla base di criteri forfetari, i debiti di gestione dei concessionari (artt. 5, 6 e 9 legge 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 legge n. 151/1981).

Vorrà pertanto l'Ecc.mo Tribunale adito riconoscere, da un lato, la sussistenza del diritto ad ottenere compensazioni per gli obblighi di servizio mediante contributi o corrispettivi di esercizio, direttamente discendente dal Regolamento CEE n. 1191/1969, e, dall'altro,

l'indebita compressione di tale diritto che discende dalla difforme disciplina nazionale e regionale in materia di contributi di esercizio (legge n. 151/1981 e L. Regione Campania n. 16/1983 e s.m.i.), disapplicando per effetto le disposizioni nazionali e regionali difformi e condannando l'Amministrazione al pagamento delle somme dovute, a cagione della soggezione agli obblighi di servizio.

La medesima decisione oggi invocata a codesto Ecc.mo Tribunale è stata del resto puntualmente assunta, in altre fattispecie, del tutto analoghe alla presente, dall'alto consesso della giustizia amministrativa (da ultimo, Consiglio di Stato, Sez. V, 27 luglio 2009, n. 4684; Consiglio di Stato, Sez. V, 29 agosto 2006, n. 5043).

Per le numerose e significative statuizioni rese su molti degli elementi costitutivi della fattispecie, appare utile richiamare alcune delle affermazioni sancite dal giudice amministrativo, in relazione a:

**i) immediata applicabilità o meno delle norme comunitarie richiamate a fronte di una disciplina interna incentrata sulla legge 151/81:**

*"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 della Unione Europea e riconosciuta dalla Corte di Giustizia della CEE e dalla Corte Costituzionale in numerose pronunce (alcune richiamate negli scritti difensivi di parte appellante) in forza delle quali il principio è oggi consolidato in modo pacifico;*

**ii) natura della posizione giuridica soggettiva della ricorrente:**

*Da ciò consegue che la Società appellante ha 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. 1191/69;*

**iii) integrazione dell'ordinamento interno:**

*Appare utile ancora precisare che nessun ostacolo si incontra nella integrazione dell'ordinamento interno con le indicate disposizioni dell'ordinamento comunitario;*

**iv) finalità della disciplina interna:**

*La legge n. 151 del 81 (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.*

*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;

**v) diverse finalità della disciplina comunitaria:**

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;

**vi) affermazione del diritto:**

Da ciò consegue 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;

**vii) necessaria riforma delle decisioni del Giudice di prime cure:**

Non può, pertanto, essere assecondata la tesi del primo giudice che ha ritenuto che il sistema di contribuzione previsto nell'ordinamento interno in base alla legge n. 151 del 81 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".*

Di qui **la necessaria disapplicazione (o integrazione) delle difformi norme nazionali**, in quanto introducono il diverso meccanismo dei costi standardizzati e dei ricavi presunti.

Con questa precisazione il giudice amministrativo ha, dunque, inteso chiarire che sussiste il diritto dell'operatore, il quale ha sostenuto obblighi di servizio pubblico, ad ottenere le relative compensazioni.

Diversamente opinando, l'affidatario, cui non fossero compensati economicamente i predetti obblighi, potrebbe esser preferibile ad altri, da ciò derivando un elemento potenzialmente distorsivo della concorrenza.

Né può revocarsi in dubbio che tale diritto sia rimasto radicalmente insoddisfatto, non avendo la Regione Campania mai adempiuto al corrispondente obbligo di tener indenne la ricorrente, in quanto affidataria della gestione di servizi di trasporto pubblico, dagli scompensi economici determinati dagli obblighi di servizio pubblico, in particolare tariffari, imposti dalle amministrazioni concedenti ed affidanti, le quali non hanno mai fatto fronte alle obbligazioni derivanti dal Regolamento CEE n. 1191/69, corrispondendo alla ricorrente esclusivamente, peraltro nemmeno integralmente, i contributi dovuti ai sensi della normativa nazionale connessa alla disciplina dettata dalla legge n. 151/81 e alle leggi regionali di attuazione.

Non può non risultare, inoltre, paradossale prevedere normativamente la predisposizione dei contratti di servizio nel rispetto delle disposizioni

contenute negli articoli 2 e 3 del Regolamento CEE n. 1191/1969 - disposizioni attualmente contenute negli artt. 3, 4 e 5 del Regolamento CE n. 1370/2007 - nonché nel Regolamento CEE n. 1839/1991 (in base a quanto disposto dal prefato art. 30, comma 5, L. Regione Campania n. 3/2002 nonché dalla previsione normativa contenuta nell'art. 27 dei contratti di servizio "ponte", il quale stabilisce che *"per tutto quanto non previsto nel presente contratto si fa espresso riferimento e rinvio ai dettati normativi regionali, ordinari e comunitari"*) e, successivamente, approvare lo schema - tipo del contratto di servizio senza la previsione della integrale compensazione economica di tutti gli obblighi di servizio pubblico.

E' a dir poco paradossale che l'Autorità amministrativa - Regione Campania - violi gravemente i principi in precedenza affermati nella qualità di legislatore.

Si vuole sottolineare che l'erogazione dei contributi di esercizio fino al 31.12.2002 è stata effettuata dalla Regione Campania in palese violazione dei principi del richiamato Regolamento comunitario ai fini della compensazione economica degli obblighi di servizio pubblico.

Successivamente, dal 1°.1.2003 al 31.12.2003, i contratti di servizio, il cui schema - tipo era stato approvato dalla Regione Campania e con il quale venivano ribaditi gli obblighi di servizio pubblico, senza prevederne la compensazione economica, veniva predisposto in palese violazione non solo degli artt. 17 e 19 del D.Lgs. n. 422/1997, ma anche dell'art. 30, comma 5, della legge Regione Campania n. 3/2002, perché non rispettoso delle disposizioni contenute negli artt. 2, 3 e 14, comma 2, del Regolamento CEE n. 1191/1969 (ora artt. 1, 2, 3,

4 e 5 Regolamento CE n. 1370/2007).

Pertanto, in disapplicazione (o ad integrazione) delle contrastanti disposizioni nazionali e regionali (che costituiscono illegittima fonte di compressione del suddetto diritto), la Regione Campania è tenuta ad erogare, quali contributi di esercizio, le somme necessarie alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

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 e, successivamente alla stipulazione dei contratti "ponte" di servizio, dai corrispettivi contrattualmente stabiliti;
- 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 CEE n. 1191/1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893/1991 (ora artt. 3, 4, 6 e Allegato del Regolamento CE n. 1370/2007) 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, più un ragionevole utile (art. 4, paragrafo 1, lett. b Regolamento CE n. 1370/2007).

In tale quadro di riferimento, è certo che il sistema di contribuzione

previsto dall'ordinamento interno sulla base della l. n. 151/1981 non esauriva 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 (Consiglio di Stato, Sezione V, 29 agosto 2006, n. 5043).

Da ciò consegue 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 (cfr., da ultimo, Consiglio di Stato, Sez. V, 27 luglio 2009, n. 4684).

Il richiamato indirizzo giurisprudenziale dell'alto consesso di giustizia amministrativa ha, del resto, trovato da ultimo puntuale conferma nella recente giurisprudenza comunitaria (sentenza della Corte di Giustizia CE, Sez. II, 7 maggio 2009) con cui è stato stabilito che *"l'obiettivo del prefato Regolamento comunitario è l'eliminazione degli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, come emerge sia dai primi due "considerando", sia dall'art. 1, n. 3, del Regolamento CEE n. 1191/69 nonché dallo stesso art. 1, n. 5, il quale prevede che le competenti autorità degli Stati membri possano mantenere o imporre gli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 2 dello stesso regolamento, per i servizi urbani, extraurbani e regionali di trasporto passeggeri"*.

Infine, un'ultima annotazione deve essere dedicata alla domanda di

soppressione degli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 4 del Regolamento CEE n. 1191/1969.

Costituisce, ormai, principio consolidato nella giurisprudenza amministrativa (da ultimo, Consiglio di Stato, Sez. V, 27 luglio 2009, n. 4684; Consiglio di Stato, Sez. VI, 27 gennaio 2003, n. 438) quello secondo il quale per la compensazione degli obblighi di servizio pubblico non occorre la domanda di soppressione degli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 4 del Regolamento CEE n. 1191/1969.

Infatti, la giurisprudenza amministrativa ha più volte statuito che la domanda occorresse solo per quegli obblighi di servizio pubblico dei quali era prevista, come regola generale, la soppressione e non anche per quelli imposti o mantenuti successivamente all'entrata in vigore del predetto regolamento comunitario per il settore del trasporto pubblico locale.

In definitiva, il predetto atto comunitario lasciava liberi gli Stati membri di prevedere la soppressione degli obblighi di servizio pubblico anche per trasporto pubblico locale.

Il legislatore italiano non solo non si è avvalso di tale facoltà, ma con l'art. 4, comma 4, della L. n. 59/1997 e con le disposizioni di cui al D. Lgs. n. 422/1997 ha stabilito che i contratti di servizio pubblico devono essere stipulati con l'obbligo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

Ne consegue che *“appare del tutto superflua la domanda di soppressione degli obblighi di servizio pubblico per il settore in questione, per il quale, invece, il legislatore italiano ha previsto la compensazione degli obblighi di servizio pubblico mediante i contratti*

*di servizio o i disciplinari di convenzione*" (in tal senso, Consiglio di Stato, Sez. V, 27 luglio 2009, n. 4684).

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.

Infatti, il comportamento osservato dalla Regione Campania rende evidente, se 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 dovuto a debito della Regione Campania nei confronti della ricorrente, ai sensi delle disposizioni del prefato Regolamento comunitario n. 1191/1969 sopra richiamate. Disposizioni che, non hanno trovato alcuna applicazione nella fattispecie *de qua*.

Per quanto concerne la quantificazione della pretesa, ha in tal senso sottolineato il Consiglio di Stato - sulla base della disposizione contenuta nell'art. 6, comma 2, Regolamento CEE 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 art. 10, 11, 12, 13 del Regolamento CEE più volte richiamato (Consiglio di Stato, Sezione VI, 27 gennaio 2003, n. 438), disposizioni attualmente trasfuse negli artt. 3, 4, 6 e Allegato del Regolamento CE n. 1370/2007.

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 dalla società ricorrente, con riguardo agli esercizi 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 e 2008, 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 da Autolinee Palombi S.a.s., 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, 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).

Lo stesso è stato fatto per gli esercizi dall'anno 2003 all'anno 2008 per quel che concerne il corrispettivo, previsto in sede di contratto "ponte".

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, Autolinee Palombi S.a.s., in conseguenza dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico inerenti alle concessioni e/o contratti "ponte" ad essa rilasciati nel periodo 1999-2008, ha scontato disavanzi a fronte dei quali vanta il diritto a ricevere i seguenti importi:

- esercizio 1999: € 48.726,47; esercizio 2000: € 62.524,58; esercizio 2001: € 29.129,63; esercizio 2003: € 246.485,84; esercizio 2004: € 41.054,26; esercizio 2005: € 121.704,08; esercizio 2006: € 149.080,15; esercizio 2007: € 129.824,34; esercizio 2008: €

77.689,00.

Complessivamente, pertanto, l'importo delle "compensazioni" dovute alla società ricorrente per gli esercizi 1999-2008 ammonta ad € 906.218,35, pari all'ammontare complessivo del disavanzo sopportato.

Inoltre, gli obblighi di servizio pubblico - ovvero quelli che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni - nonché la determinazione dei costi risultanti dal mantenimento di tali obblighi, devono trovare evidente sponda in un'efficiente gestione dell'impresa e di una fornitura di servizi di trasporto di qualità adeguata.

L'art. 14 del prefato Regolamento comunitario definisce il contratto di servizio pubblico quale contratto concluso fra le autorità competenti di uno Stato membro ed un'impresa di trasporto e al comma 2 prevede che il contratto comprende, tra l'altro, il prezzo delle prestazioni che formano oggetto del contratto.

Con le prefate disposizioni comunitarie, peraltro puntualmente richiamate dall'art. 19 del D.Lgs. n. 422/97 nonché dalla legislazione regionale *in subjecta materia*, sono affermati i principi di *i)* impresa; *ii)* interesse commerciale di impresa; *iii)* gestione efficiente.

E' noto, a tal riguardo, che la nozione di imprenditore, ai sensi dell'art. 2082 c.c., va intesa nel senso oggettivo, dovendosi riconoscere il carattere imprenditoriale dell'attività economica che sia ricollegabile ad un dato obiettivo inerente all'attitudine a conseguire la remunerazione dei fattori produttivi. Tuttavia, nel caso di specie, è giuridicamente

rilevante lo scopo di lucro, che riguarda il movente soggettivo che induce l'imprenditore ad esercitare la sua attività.

Infatti, con il Regolamento CEE n. 1191/69 è preservato "*l'interesse commerciale*" dell'impresa (ora art. 2, lett. e) del Regolamento CE n. 1370/2007).

Occorre, quindi, fare riferimento ad una interpretazione sistematica degli artt. 2082 e 2195 c.c., altrimenti i servizi di trasporto pubblico locale sarebbero privi di rilevanza economica, con tale locuzione intendendosi le attività economiche volte alla produzione e scambio di beni e servizi con scopo di lucro, svolte contestualmente da più imprenditori su un mercato concorrenziale. In tal senso, Corte Costituzionale con le note sentenze n. 272/2004 e n. 29/2006.

Trattandosi, infatti, di servizi di interesse economico generale e non di servizi di interesse generale, in quanto corrispondono ad un'attività economica, sono aperti alla concorrenza e si caratterizzano per essere soggetti a specifici obblighi di servizio pubblico imposti al prestatore di servizi dallo Stato membro interessato, al fine di rispondere a determinati obiettivi di interesse pubblico.

La distinzione tra servizi di rilevanza economica e servizi privi di tale rilevanza è legata all'impatto che l'attività può avere sull'assetto della concorrenza e sui suoi caratteri di redditività; conseguentemente, deve ritenersi di rilevanza economica il servizio che si innesta in un settore per il quale esiste una redditività e, quindi, una sua competizione sul mercato e ciò ancorchè sono previste forme di finanziamento pubblico, più o meno ampie, dell'attività in questione; può, invece, considerarsi privo di rilevanza quello che, per sua natura o per i vincoli ai quali è

sottoposta la relativa gestione, non dà luogo ad alcuna competizione e, quindi, appare irrilevante ai fini della concorrenza. In tal senso, Consiglio di Stato, Sez. V, 30 agosto 2006, n. 5072; TAR Sardegna, Sez. I, 2 agosto 2005, n. 1729; TAR Liguria, Sez. II, 28 aprile 2005, n. 527.

L'interesse commerciale dell'impresa è preservato se le condizioni sono redditizie (Tribunale di primo grado CE, Sezione II Ampliata, 16 marzo 2004, in causa T-157/01).

Peraltro, ancorchè sotto altro profilo, secondo i principi comunitari richiamati nel ricorso in epigrafe e quelli rivenienti dalla decisione della Commissione Europea del 21/2/2007 C(2007)449 def. Aiuto di Stato n. 62/2005, la compensazione dovuta, perché non costituisca aiuto di Stato, deve soddisfare le seguenti quattro condizioni cumulative:

*"In primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro.*

*In secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti.*

*Inoltre, la compensazione da parte di uno Stato membro delle perdite subite da un'impresa, senza che siano stati previamente stabiliti i parametri di detta compensazione, quando in un secondo tempo risulti che l'esercizio di alcuni servizi nell'ambito dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non è stato economicamente redditizio, costituisce*

*un intervento finanziario che rientra nella nozione di aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92. n. 1, del Trattato.*

*In terzo luogo, la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di tali obblighi. L'osservanza di una siffatta condizione è indispensabile al fine di garantire che all'impresa beneficiaria non venga concesso alcun vantaggio tale da falsare o minacciare di falsare la concorrenza per il fatto di rafforzare la posizione concorrenziale di detta impresa.*

*In quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi". Tali condizioni sono state ribadite da Corte di Giustizia CE, Sezione III, 30 marzo 2006.*

*E' lo stesso Regolamento CE n. 1370/2007 che, ai punti n. 33 e 34 delle Premesse stabilisce che "Nei punti da 87 a 95 della sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00 Altmark Trans GmbH". la Corte di*

*Giustizia delle Comunità Europee ha statuito che le compensazioni di servizio pubblico non costituiscono vantaggi ai sensi dell'articolo 87 del trattato qualora soddisfino cumulativamente quattro criteri. Qualora questi criteri non siano soddisfatti e ricorrano i criteri generali per l'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato, le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico costituiscono aiuti di Stato e sono soggette agli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato.*

*Nel settore dei trasporti di passeggeri per via terrestre possono risultare necessarie compensazioni di servizi pubblici allo scopo di consentire alle imprese incaricate della prestazione di servizi pubblici di funzionare secondo principi e condizioni che consentano loro di svolgere i propri compiti. Tali compensazioni -se ricorrono determinate condizioni- possono essere compatibili con il trattato in applicazione dell'articolo 73. In primo luogo, devono essere concesse per garantire la prestazione di servizi che siano servizi di interesse generale nel senso precisato dal trattato. In secondo luogo, al fine di evitare ingiustificate distorsioni della concorrenza, non possono eccedere quanto necessario per coprire i costi netti originati dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi generati da tali obblighi, nonché di un congruo utile".*

Tali indicazioni di principio, sono state, poi, normativamente recepite nelle disposizioni dei prefati artt. 4, 6 e Allegato del Regolamento CE n. 1370/2007.

Ne consegue che alla ricorrente, per tutte le ragioni evidenziate, ai fini della compensazione economica degli obblighi di servizio pubblico è dovuto un ulteriore importo a titolo di "marginale di utile ragionevole", o

di "congruo utile" o, di "profitto ragionevole" o, infine, di "un rendimento adeguato del capitale".

Il Regolamento CEE n. 1191/69, ha altresì, affermato (art. 12) il principio della "gestione di impresa efficiente", ovvero di un'impresa che risponda pienamente alle sue funzioni e ai suoi compiti.

Tale principio, evidentemente, non può prescindere dal riconoscimento, ai fini della compensazione degli obblighi di servizio pubblico, e, quindi, del prezzo delle prestazioni (art. 14 Regolamento CEE n. 1191/1969) anche del costo per spese generali.

Infatti, la giurisprudenza amministrativa ha chiarito che l'accertamento delle due voci fisiologiche di ogni offerta rappresentate dalle spese generali di gestione e dall'utile di impresa va fatta attraverso la verifica dell'anomalia dell'offerta, al fine di valutare che l'impresa, pur di ottenere l'aggiudicazione, non abbia rinunciato al compenso per le spese di gestione ed all'utile, contravvenendo, in tal modo, alle leggi di mercato, senza tener presente l'interesse pubblico al conseguimento di una efficiente prestazione, derivante solo dalla proporzione della stessa col prezzo dell'appalto, e quindi con pregiudizio della regolare esecuzione dell'opera.

Recentemente, l'Autorità di Vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, in adesione alle statuizioni di TAR Lazio, 11 ottobre 2006, n. 10258, con Deliberazione del 7 febbraio 2007, n. 38, ha affermato che: "...Infatti, nel caso di appalto di servizi, gli elementi costitutivi dell'offerta e dunque i relativi criteri di valutazione sono: il costo della manodopera, i costi relativi alla sicurezza del personale, le spese per l'acquisizione dei materiali di consumo e delle attrezzature,

*le spese generali e l'utile d'azienda. Detti elementi costitutivi devono essere analiticamente individuati proprio al fine di consentire all'amministrazione la valutazione dell'adeguatezza dell'offerta presentata e l'assolvimento degli oneri di legge con riferimento al costo della manodopera ed al costo della sicurezza".*

Conclusivamente, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico e, quindi, il prezzo delle prestazioni relative al contratto di servizio dovrà tener conto anche del costo delle spese generali e dell'utile d'impresa (margine di utile ragionevole, congruo utile, profitto ragionevole o rendimento adeguato del capitale).

L'importo richiesto a tale titolo è stato determinato con l'applicazione dell'aliquota percentuale del dieci per cento sull'importo dei contributi d'esercizio dal 1°1.1999 al 31.12.2002 e sul corrispettivo contrattuale dal 1°1.2003 al 31.12.2008.

Si precisa che l'importo richiesto a tal fine deve intendersi comprensivo anche del costo per spese generali.

\* \* \* \* \*

In via subordinata, la presente domanda viene proposta anche a titolo di responsabilità contrattuale ex art. 1218 c.c., sussistendone i presupposti di legge.

Infatti, le Amministrazioni resistenti non hanno osservato i precetti comunitari *in subiecta materia* sopra evidenziati, obbligo – peraltro – sancito nell'art. 27 dei contratti di servizio "ponte"; il che determina, evidentemente, ipotesi di responsabilità contrattuale.

Trattandosi, inoltre, di servizio pubblico, la domanda viene, ancora in via gradata, proposta, nei confronti della Regione Campania, ex art.

2041 c.c. quale arricchimento senza causa dell'ente pubblico, che giustifica l'erogazione di un indennizzo in favore del soggetto privato depauperato, consistente nel miglioramento del servizio oppure nel mantenimento della sua qualità con una spesa minore.

\* \* \* \* \*

Per tutti i motivi sopra esposti, e con riserva di aggiungerne, Autolinee Palombi S.a.s., *ut supra* rappresentata e difesa, rassegna all'Ecc.mo Giudice adito le seguenti

### CONCLUSIONI

Voglia l'Ecc.mo Tribunale Amministrativo Regionale della Campania - Sezione di Napoli, respinta ogni avversa domanda o eccezione, in disapplicazione (o ad integrazione) delle contrastanti disposizioni nazionali e regionali, che costituiscono illegittima fonte di compressione dei diritti della ricorrente ed in disapplicazione di tutte le relative delibere regionali e/o determinazioni dirigenziali, ove si ritenga possibile inquadrarle quali atti normativi di valore generale, o in disapplicazione provvedimento delle stesse perché in contrasto diretto con fonti sovraordinate e perché inerenti a diritti soggettivi della ricorrente stessa:

- a) accertare e dichiarare il diritto di Autolinee Palombi S.a.s. a ricevere dalla Regione Campania e/o dalla Provincia di Benevento, quest'ultima in ragione dell'afferenza delle singole autolinee all'amministrazione e, pertanto, in relazione a quanto di competenza dell'Ente territoriale, la compensazione, ai sensi delle disposizioni contenute nei Regolamenti CEE n. 1191/1969, e n. 1893/1991, degli oneri economici da essa sostenuti negli

esercizi 1999, 2000, 2001, 2002, 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 nonché dai contratti "ponte" di servizio stipulati *inter partes*;

- b) accertare e dichiarare il diritto della ricorrente a ricevere dalla Regione Campania e/o dalla Provincia di Benevento, quest'ultima in ragione dell'afferenza delle singole autolinee all'amministrazione e, pertanto, in relazione a quanto di competenza dell'Ente territoriale, l'utile d'impresa e le spese generali, entrambi calcolati nella misura del dieci per cento sull'importo annuo dei contributi di esercizio e del prezzo contrattuale, effettivamente dovuti alla ricorrente;
- c) per l'effetto, condannare la Regione Campania e/o la Provincia di Benevento, quest'ultima in ragione dell'afferenza delle singole autolinee all'amministrazione e, pertanto, in relazione a quanto di competenza dell'Ente territoriale, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro-tempore*, al pagamento, in favore di Autolinee Palombi S.a.s., della somma di € 1.264.546,82 o l'altra, maggiore o minore che verrà a tali titoli accertata in corso di giudizio, a titolo di compensazione economica degli obblighi di servizio del trasporto pubblico locale, nella misura idonea a ripianare i disavanzi registrati, anno per anno, dal 1999 al 2008, in relazione all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale oggetto di imposizioni di obblighi di servizio, nonché a titolo di utile di impresa e spese generali, oltre interessi legali ed anatocistici

nonché rivalutazione monetaria, il tutto fino al di dell'effettivo soddisfo;

d) in via subordinata, condannare la Regione Campania e/o la Provincia di Benevento, quest'ultima in ragione dell'afferenza delle singole autolinee all'amministrazione e, pertanto, in relazione a quanto di competenza dell'Ente territoriale, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro-tempore*, al pagamento, in favore di Autolinee Palombi S.a.s., della somma di € 1.264.546,82 o l'altra, maggiore o minore che verrà a tali titoli accertata in corso di giudizio, a titolo di responsabilità contrattuale e/o ex art. 2041 c.c., oltre interessi legali ed anatocistici nonché rivalutazione monetaria, il tutto fino al di dell'effettivo soddisfo;

e) con vittoria di spese, diritti ed onorari del presente giudizio.

In via istruttoria si chiede disporsi eventuale C.T.U. al fine di accertare quali somme debbano essere corrisposte alla ricorrente a titolo di compensazione, in conformità con i criteri di cui alla riferita legislazione comunitaria, e in particolare se siano conformi a tale legislazione le operazioni contabili esposte nei bilanci di Autolinee Palombi S.a.s. e la conseguente quantificazione dei crediti da questa avanzati nei confronti della Regione Campania nonché nei confronti della Provincia resistente nel presente giudizio.

Ai sensi del D.P.R. n. 115/2002 e s.m.i. si versa il contributo dovuto a titolo di spese di giustizia nella misura fissa di € 500,00.

Si allegano, mediante deposito in cancelleria, i seguenti documenti in copia:

1) modelli 3/CE e B bilanci riclassificati (rielaborati) Anni 1999 -

2008;

2) n. 2 contratti di servizio "ponte".

Bari-Napoli li, 3 Dicembre 2009

Avv. Carlo Colapinto

Avv. Filippo Colapinto



## RELATA DI NOTIFICAZIONE

Istanti l'Avv. Carlo Colapinto e l'Avv. Filippo Colapinto, nella qualità in atto, io sottoscritto A.U.G. dell'Ufficio Unico Notificazioni della Corte d'Appello di Napoli, ho notificato per legale scienza e ad ogni utile effetto di legge, copia conforme dell'antescritto ricorso a:

- 1) **REGIONE CAMPANIA**, in persona del legale rappresentante *pro-tempore*, con sede legale in Napoli, alla Via S. Lucia, n. 81, ivi recandomi e consegnandola a mani di
  
- 2) **PROVINCIA DI BENEVENTO**, in persona del legale rappresentante *pro-tempore*, sedente per la carica in Benevento, CAP 82100, Rocca dei Rettori – Piazza Castello, lì spedendola a mezzo di lettera Raccomandata A/R come per legge

14 DIC. 2009

REGIONALE TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE

PER LA CAMPANIA - SEDE DI NAPOLI

RICORSO

per

**E.T.A.C. – Esercizi Trasporti Automobilistici in Concessioni S.r.l.**  
(P.I. 00040440620), in persona del procuratore speciale, legale rappresentante *pro-tempore*, Sig. Salvatore Chianello, giusta procura del 10.3.1992 rep n. 209301 Notaio Dott. Giovanni Barricelli, con sede legale in Benevento, alla Via S. Cosimo n. 2, ~~elettivamente~~ domiciliata in Napoli, alla Via Riviera di Chiaia, n. 207 (c/o Studio Legale Avv. Aldo Starace), rappresentata e difesa dall'Avv. Carlo Colapinto e dall'Avv. Filippo Colapinto, anche con poteri disgiunti, giusta mandato a margine del presente atto

- ricorrente -

contro

- 1) **REGIONE CAMPANIA**, in persona del Presidente della Giunta Regionale, legale rappresentante *pro-tempore*
- 2) **PROVINCIA DI BENEVENTO**, in persona del Presidente della Giunta Provinciale, legale rappresentante *pro-tempore*

SETTORE AVVOCATURA - resistenti -  
PROT. N. 1464  
\* \* DEL \* 2 \* DIC. 2009

per l'accertamento e la dichiarazione

del diritto della ricorrente a ricevere, a norma del Regolamento CEE n. 1191/1969, modificato dal successivo n. 1893/1991, la compensazione

PROCURA SPECIALE

Il sottoscritto Chianello Salvatore, Procuratore Speciale, legale rappresentante *pro-tempore* d' E.T.A.C. S.r.l. (P.I. 00040440620), a rappresentare, difendere ed assistere la predetta Società, nel giudizio di cui al presente atto, in ogni fase occorrente, nomina l'Avv. Carlo Colapinto e l'Avv. Filippo Colapinto, ai quali conferisce, anche disgiuntamente tra loro, le facoltà di legge, compresa quella di sottoscrivere il presente ricorso, presentare eventuali motivi aggiunti, eleggere domicilio.

E.T.A.C. S.r.l.

Il Procuratore Speciale  
legale Rapp. p.t.  
Sig. Chianello Salvatore

E' autografa  
Avv. Carlo Colapinto

Avv. Filippo Colapinto

Provincia di Benevento  
A.O.D. Prot. Generale  
Reg. Protocollo Entrata  
N. Prot. 0030035  
Data 17/12/2009  
Oggetto: RICORSO PER E.T.A.C.  
Dest. Avvocatura Settore: [...]

degli oneri economici da essa sostenuti negli esercizi 1999-2008, per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico imposti dalla Regione Campania (sia direttamente, sia tramite l'Ente provinciale indicato in epigrafe),

**per il riconoscimento**

di un importo a titolo di spese generali e utile di impresa,

**per la conseguente condanna**

della Regione Campania e/o della Provincia di Benevento, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro-tempore*, a corrispondere alla ricorrente la somma complessiva di € 5.583.319,20 o quell'altra che sarà determinata in corso di giudizio, oltre interessi e rivalutazione monetaria.

\* \* \* \* \*

ETAC – Esercizi Trasporti Automobilistici in Concessioni S.r.l. (di seguito ETAC S.r.l.) esercita professionalmente l'attività di trasporto pubblico di persone su linee automobilistiche locali.

Alla data di entrata in vigore della L. Regione Campania n. 3/2002, la prefata società era affidataria di servizi di trasporto pubblico locale in relazione alle seguenti tratte:

Baselice – Benevento con diramazione per Molinara; Molinara – Pago Veiano – Benevento; Molinara – S. Marco de' Cavoti – Benevento + dev.; S. Bartolomeo in G. – Benevento con prol. a Napoli; S. Bartolomeo in G. Castelfranco in Miscano; S. Marco de' Cavoti – Reino – Fragneto l'Abate; S. Giorgio la Molarola – Pago Veiano – Benevento; Casalbore – Benevento; Castelvetro – Ponte 7 luci; Baselice – S. Bartolomeo in G.

I predetti servizi di trasporto pubblico locale, poi, sono stati gestiti - relativamente all'anno 2005 - da ETAC S.r.l., in virtù di specifico contratto di servizio "ponte", stipulato con la Provincia di Benevento in data 27 gennaio 2005.

Alla data di entrata in vigore della L. Regione Campania n. 3/2002, la prefata società era, altresì, affidataria di servizi di trasporto pubblico locale in relazione alle seguenti tratte:

Casalbore – Pozzuoli Terme; Benevento – Avellino – Salerno (Università di Lancusi).

I prefati servizi di trasporto pubblico locale, poi, sono stati gestiti - relativamente all'anno 2003 - da ETAC S.r.l., in virtù di specifico contratto di servizio "ponte", stipulato con la Regione Campania in data 18 dicembre 2002.

Giova premettere, sin d'ora, che ciascun contratto di servizio, all'art. 27 rubricato "Riferimento normativo", stabilisce che *"per tutto quanto non previsto nel presente contratto si fa espresso riferimento e rinvio ai dettati normativi regionali, ordinari e comunitari"*; la prefata disposizione pattizia trova genesi, specificamente per quel che concerne la compensazione degli obblighi di servizio pubblico, nell'art. 30, comma 5, L. Regione Campania n. 3/2002, secondo la quale disposizione normativa *"i contratti di servizio pubblico devono rispettare gli articoli 2 e 3 del regolamento CEE n. 1191/69 e successive modifiche e il regolamento CEE n. 1839/91 e successive modifiche"*.

Nel complesso, dunque, ancorchè sin dal 1997 il legislatore statale abbia introdotto un generalizzato obbligo di ricorso alle procedure

concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, e sebbene anche il legislatore campano abbia adesivamente sancito il generale principio degli affidamenti disposti mediante gara, tuttora il servizio viene svolto in base agli originari affidamenti.

Conseguentemente, sussiste in capo alla ricorrente il diritto soggettivo al percepimento di specifici contributi di esercizio quale compensazione economica degli obblighi di servizio pubblico nonché al riconoscimento delle spese generali e utile di impresa, quest'ultimi determinati nella misura complessiva del dieci per cento applicato sull'ammontare dei contributi di esercizio e del corrispettivo del contratto.

La fonte normativa del diritto, vantato e rivendicato in questa sede dalla società ricorrente, si radica nel diritto comunitario, in particolare nei precetti del Regolamento CEE n. 1191/1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893/1991 (attualmente le disposizioni del Regolamento CE n. 1370/2007, entrato in vigore in data 3 dicembre 2009), nonché del diritto interno, nelle norme del D.Lgs. n. 422/1997 e della L. Regione Campania n. 16/1983 e n. 3/2002.

A tal riguardo, si premette che, in relazione all'art. 1, comma 2 del predetto Regolamento comunitario, ai sensi del quale *“gli Stati membri possono escludere dal campo di applicazione del presente regolamento le imprese la cui attività è limitata esclusivamente alla fornitura di servizi urbani, extraurbani e regionali”*, sia il legislatore nazionale (art. 1 D.L. n. 77/1989; art. 4, comma 4, legge n. 59/1997; art. 17 D.Lgs. n. 422/1997) che quello campano (art. 30 legge n. 3/2002) hanno, invece, espressamente previsto **l'osservanza** del

richiamato Regolamento comunitario in tema di compensazione economica degli obblighi di servizio pubblico, per la determinazione dei contributi d'esercizio nonché per il corrispettivo del contratto di servizio.

Infatti, lo stesso Regolamento CE n. 1370/2007 (che, ai sensi dell'art. 1, paragrafo 2, *“si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada”*) *“stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorchè impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico”* (art. 1, paragrafo 1, seconda parte) trova sponda nelle prefate disposizioni statali e regionali.

Durante la vigenza degli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale disposti mediante concessione a terzi, la materia dei contributi di esercizio è stata regolata, a livello nazionale, dalla legge n. 151/1981 e, in sede regionale, dalla legge Regione Campania, di attuazione della prima, 25 gennaio 1983, n. 16.

L'art. 1, comma 4, della fonte comunitaria stabilisce che *“gli oneri gravanti sulle imprese di trasporto in conseguenza del mantenimento degli obblighi [di servizio pubblico] [...], formano oggetto di compensazioni determinate in base a metodi comuni indicati nel presente regolamento”*.

Posto che tale norma è direttamente applicabile nell'ordinamento nazionale (stante l'immediata precettività dei regolamenti comunitari ex

art. 249, paragrafo 2 - già art. 189 - del Trattato CE), è opportuno brevemente chiarire i presupposti del diritto al percepimento delle prefate compensazioni.

Il primo, consiste nell'imposizione di obblighi di servizio pubblico; il secondo, nella sussistenza di oneri derivanti alle imprese in conseguenza della suddetta imposizione.

Con riguardo al primo presupposto, ai sensi del Regolamento CEE n. 1191/1969, gli obblighi di servizio pubblico consistono negli oneri che l'impresa sopporta per esercitare un servizio che, considerando il proprio interesse economico, non avrebbe svolto o non avrebbe svolto a quelle condizioni.

L'art. 2, paragrafo 1, del predetto Regolamento chiarisce, infatti, 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 nè alle stesse condizioni"* (medesima disposizione è contenuta nell'art. 2, lett. e) del Regolamento CE n. 1370/2007); il secondo paragrafo specifica ulteriormente che *"gli obblighi di servizio pubblico ai sensi del paragrafo 1 comprendono l'obbligo di esercizio, l'obbligo di trasporto e l'obbligo tariffario"*.

Non può, dunque, essere revocato in discussione che la ricorrente, svolgendo il servizio di trasporto pubblico locale, dapprima in regime di concessione e, successivamente, con contratti di servizio, sia stata soggetta ai riferiti obblighi di servizio, posto che la stessa ha certamente adempiuto all'obbligo di svolgere il servizio (non potendo scegliere se esercitarlo o no), all'obbligo di trasporto (non potendo

decidere quali viaggiatori ammettere e quali no, né quali tratte percorrere e quali no) ed all'obbligo tariffario (non essendo libera di praticare prezzi determinati dalle pubbliche autorità).

In questo senso, la sussistenza del primo presupposto discende chiaramente dall'applicazione della normativa comunitaria *in subiecta materia*, atteso che, ai sensi del paragrafo 3 del citato art. 2, l'"obbligo di esercizio" va 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, nonché l'obbligo di garantire l'esercizio di servizi complementari e 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", mentre l'"obbligo di trasporto" va 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"; per "obbligo tariffario", infine, ai sensi della richiamata disposizione regolamentare, si intende 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".

In sintesi, dunque, il fatto che un'impresa svolga il servizio di trasporto pubblico, adempiendo ai relativi obblighi, comporta automaticamente il

sorgere del diritto alle compensazioni, da cui discende il dovere per le Amministrazioni concedenti ed affidanti di provvedere alle compensazioni economiche mediante l'erogazione dei contributi di esercizio e il pagamento del prezzo contrattuale, comprensivi di tale compensazione.

Con riguardo, invece, al secondo presupposto, va posto in evidenza che ai sensi della norma comunitaria, uno svantaggio economico derivante dall'imposizione di obblighi di servizio (e, dunque, oggetto di compensazioni mediante contributi) sussiste al ricorrere di puntuali e definite condizioni.

L'art. 5 del citato Regolamento CEE n. 1191/1969 statuisce, infatti, che:

- a) un obbligo di esercizio o di trasporto comporta svantaggi economici se la diminuzione delle spese che potrebbe essere realizzata con la soppressione totale o parziale di tale obbligo riguardo a una prestazione o ad un complesso di prestazioni soggette a tale obbligo è superiore alla diminuzione degli introiti risultante da detta soppressione;
- b) gli svantaggi economici sono determinati sulla base di un consuntivo, se del caso attualizzato, degli svantaggi economici annui costituiti dalla differenza fra la riduzione degli oneri annui e la riduzione degli introiti annui derivanti dalla soppressione dell'obbligo;
- c) gli svantaggi economici vengono determinati tenendo conto delle ripercussioni dell'obbligo sul complesso dell'attività dell'impresa;
- d) l'obbligo tariffario comporta svantaggi economici quando la

differenza fra gli introiti e gli oneri del traffico soggetto all'obbligo è inferiore alla differenza fra gli introiti e gli oneri del traffico risultante da una gestione commerciale che tenga conto dei costi delle prestazioni soggette a detto obbligo, nonché della situazione del mercato.

Applicando in modo sistematico ed integrato le condizioni poste dalla fonte comunitaria, può affermarsi che gli svantaggi economici derivanti dall'imposizione degli obblighi di servizio sussistono allorché i costi complessivi della gestione dei servizi interessati risultano superiori agli introiti generati dal traffico.

Chiarito, dunque, che:

- a) lo svolgere attività di trasporto pubblico locale in regime di concessione e, poi, con contratti di servizio, fa sorgere in capo alla ricorrente **il diritto ad ottenere compensazioni per gli obblighi di servizio mediante contributi di esercizio adeguati;**
- b) tale diritto sussiste quando l'impresa ha esercitato il servizio adempiendo agli obblighi di servizio, di trasporto e tariffari;
- c) il medesimo diritto si traduce nella **pretesa di ottenere dalle Amministrazioni concedenti e affidanti contributi di esercizio e prezzo contrattuale nella misura idonea a compensare l'adempimento di tali obblighi.**

Senonchè, la Regione Campania non ha adempiuto a tale dovere, direttamente derivante dalle norme comunitarie, disciplinando la materia dei contributi di esercizio e, quindi, del prezzo contrattuale in termini difformi, riduttivi e perciò contrastanti rispetto ai chiari precetti del Regolamento CEE n. 1191/1969.

Per comprendere in modo adeguato, in primo luogo, il ruolo assunto dalla Regione Campania in materia di determinazione ed erogazione dei contributi di esercizio nonché del corrispettivo di contratto e, secondariamente, il processo normativo che ha invece condotto all'affermarsi di una disciplina contrastante con l'ordinamento comunitario, è necessario sinteticamente ricostruire i principi e le regole che disciplinano la determinazione e l'erogazione dei contributi di esercizio e, quindi, del prezzo contrattuale in *subjecta materia*.

Nella disciplina dettata dalla legge n. 151/1981, in luogo della totale compensazione degli obblighi di servizio specificamente individuati dal Regolamento CEE n. 1191/1969, si prevedeva, invece, *“un regime contributivo di sostegno delle imprese di trasporto fondato sulla erogazione di contributi diretti a conseguire l'equilibrio economico dei bilanci”*.

In particolare, secondo quanto previsto dall'art. 6 della legge n. 151/1981, il contributo di esercizio era da determinarsi (non confrontando gli effettivi costi di esercizio con gli introiti ottenuti dalla gestione ma) assumendo a riferimento dei costi standard: in particolare, la norma, espressamente, disponeva che i contributi di esercizio, che le Regioni erano tenute ad erogare in applicazione di principi e procedure stabiliti con legge regionale e per l'obbiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto, fossero quantificati calcolando, da una parte, il costo economico standardizzato del servizio *“con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione”* (primo comma, lett. a) e, dall'altra, i **ricavi presunti** derivanti dall'applicazione delle tariffe minime stabilite

dalle regioni stesse con il concorso degli enti locali (medesimo comma, lett. b). Sulla base di tali due dati -costo standardizzato e ricavi presunti-, l'ammontare dei contributi da versare alle imprese (primo comma, lett. c) doveva essere determinato entro i limiti dello stanziamento di cui all'art. 5 della legge n. 151/1981, entro i limiti cioè di quanto attribuito di anno in anno dallo Stato per le finalità contributive in discorso.

La Regione Campania ha dato attuazione al meccanismo stabilito dal legislatore statale mediante la L. Regione Campania n. 16/1983 e successive modificazioni ed integrazioni, le quali hanno previsto la corresponsione di contributi di esercizio da calcolarsi secondo il modello dei costi standardizzati, rinviando, per la relativa determinazione, a successivi provvedimenti amministrativi.

Come si vede, il modello fondato sulla legge n. 151/1981 (ed adesivamente riproposto in Campania dalla legge regionale n. 16/1983, che ne ha specificato alcuni parametri applicativi), presentava chiari profili di contrasto con il diritto comunitario, atteso che esso non provvedeva a compensare gli effettivi disavanzi generati dalla gestione dei servizi gravati dagli obblighi imposti, ma si limitava a conferire contributi di esercizio riferiti al costo economico standardizzato del servizio, risultante dall'applicazione dei parametri dettati dalla prefata legge regionale n. 16/1983 (detratti i **ricavi presunti** del traffico).

**Il contrasto con le norme comunitarie si concentrava, in particolare, sull'illegittima introduzione da parte del legislatore italiano di un fattore destinato ad incidere riduttivamente**

**sull'entità delle pretese delle imprese di trasporto:** il meccanismo compensativo individuato dalla legge n. 151/1981 s'incentrava, infatti, su una logica di standardizzazione dei costi estranea al modello previsto dal diritto comunitario.

Con l'entrata in vigore del D.Lgs. n. 422/1997, la sostituzione (prevista) del modello degli affidamenti disposti mediante gara a quello delle concessioni a terzi era destinata a riverberare anche sulla disciplina delle compensazioni relative agli obblighi di servizio: il diritto ad ottenere compensazioni per gli obblighi di servizio mediante contributi di esercizio doveva infatti essere garantito nell'ambito dei contratti di servizio, ai sensi degli artt. 17 e 19 del D.Lgs. n. 422/1997.

La prima disposizione, infatti, sancisce che le compensazioni siano previste nei contratti di servizio di cui all'art. 19 del medesimo decreto, e ciò in quanto essa presuppone l'attuazione del modello secondo cui gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale devono essere disposti mediante gara: poiché in tale modello i rapporti fra amministrazione affidante ed impresa aggiudicataria sono regolati dai contratti di servizio, è appunto in tali atti che trova regolamentazione la disciplina della compensazione economica nel caso di obblighi di servizio.

L'importo dei contributi di esercizio da erogarsi agli affidatari del servizio era sempre determinato alla stregua dei costi economici standardizzati di cui alle Deliberazioni di Giunta Regionale.

Senonché, tutta la disciplina sin qui richiamata (nazionale e regionale) **è in chiaro contrasto con le previsioni del diritto comunitario**, e segnatamente del Regolamento CEE n. 1191/1969,

come modificato dal Regolamento CEE n. 1893/1991, nonché delle disposizioni del Regolamento CE n. 1370/2007 (entrate in vigore in data 3 dicembre 2009), contrasto che dev'essere necessariamente risolto nel senso della nota prevalenza della normativa comunitaria, in quanto fonte sovranazionale di applicabilità diretta ed immediata negli Stati membri.

Ne consegue che, a fronte del diritto di ciascuna società affidataria al corretto finanziamento e, quindi, alla giusta e congrua remunerazione del servizio mediante l'erogazione di apposite compensazioni qualora si sia in presenza di obblighi di servizio, **i meccanismi per la determinazione dei contributi d'esercizio previsti dalla legge n. 151/1981 (e, in forza dell'assetto normativo ora sintetizzato, alla base anche delle erogazioni disposte dalla Regione Campania dal 1999 in poi) sono in contrasto con le prescrizioni al riguardo sancite dal diritto comunitario, dal D.Lgs. n. 422/1997 nonché dalla L. Regione Campania n. 16/1983 e s.m.i.**

Invero, proprio in attuazione di tali meccanismi, la Regione ha erogato somme inferiori a quelle effettivamente spettanti.

Essendo evidente tale profilo di contrasto, e risultando vistosa la conseguente compressione del diritto della ricorrente al percepimento dei contributi di esercizio discende, in modo in equivoco, la necessaria disapplicazione delle norme interne contrastanti, e sorge il dovere per l'Amministrazione di procedere ad erogare quanto dovuto in conformità alla disciplina comunitaria.

E' nota, infatti, la regola secondo la quale *"il diritto comunitario deve trovare **applicazione diretta** non solo da parte del giudice nazionale*

*nell'esercizio della propria giurisdizione, ma anche ad opera delle Pubbliche Amministrazioni nazionali nell'esercizio dell'attività amministrativa di competenza".*

Valga, per tutte, il richiamo alle decisioni con cui le Sezioni Unite della Corte di Cassazione (12 aprile 1996, nn. 3457 e 3458) hanno affermato che: *"La Direttiva e l'interpretazione che, [...], ne ha dato la Corte di Giustizia delle Comunità Europee hanno carattere vincolante per il Giudice nazionale italiano e comportano non l'abrogazione, ma la mera disapplicazione diretta ed immediata della norma difforme di diritto interno.*

*In ordine ai rapporti tra diritto comunitario e legge nazionale, va richiamata la giurisprudenza dei Giudici della legge (Sentenze n. 168/1991 e n. 170/1984 della Corte Costituzionale), secondo la quale la normativa comunitaria -costituita dalla disciplina prodotta dagli organi della CEE mediante regolamento e dalle statuizioni risultanti dalle sentenze interpretative della Corte di Giustizia- tutte le volte che essa soddisfa il requisito della immediata applicabilità, entra e permane in vigore nel nostro territorio senza che i suoi effetti siano intaccati dalla legge ordinaria dello Stato. In proposito, gli stessi giudici delle leggi hanno avuto modo di sottolineare l'esistenza di un' attività legislativa della CEE, interpretata dalla Corte di Giustizia, avente efficacia all'interno degli Stati membri, con conseguenti questioni di compatibilità con le norme degli stessi Stati e di disapplicazione della legislazione nazionale, non esclusi i casi in cui detta attività normativa intervenga in materie, come quella tributaria, soggette a riserva di legge (Sentenze nn. 183/1973 e 232/1975)".*

Attesa, quindi, l'immediata efficacia dispositiva dei Regolamenti comunitari, non può esser revocato in alcun dubbio che la copertura del disavanzo integri un vero e proprio diritto soggettivo del gestore.

Quanto alla legislazione nazionale, essa prevedeva semplicemente, come si è più volte rilevato, che l'amministrazione competente ripianasse proporzionalmente, sulla base di criteri forfetari, i debiti di gestione dei concessionari (artt. 5, 6 e 9 legge 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 legge n. 151/1981).

Vorrà pertanto l'Ecc.mo Tribunale adito riconoscere, da un lato, la sussistenza del diritto ad ottenere compensazioni per gli obblighi di servizio mediante contributi o corrispettivi di esercizio, direttamente discendente dal Regolamento CEE n. 1191/1969, e, dall'altro, l'indebita compressione di tale diritto che discende dalla difforme disciplina nazionale e regionale in materia di contributi di esercizio (legge n. 151/1981 e L. Regione Campania n. 16/1983 e s.m.i.), disapplicando per effetto le disposizioni nazionali e regionali difformi e condannando l'Amministrazione al pagamento delle somme dovute, a cagione della soggezione agli obblighi di servizio.

La medesima decisione oggi invocata a codesto Ecc.mo Tribunale è stata del resto puntualmente assunta, in altre fattispecie, del tutto analoghe alla presente, dall'alto consesso della giustizia amministrativa (da ultimo, Consiglio di Stato, Sez. V, 27 luglio 2009, n.

4684; Consiglio di Stato, Sez. V, 29 agosto 2006, n. 5043).

Per le numerose e significative statuizioni rese su molti degli elementi costitutivi della fattispecie, appare utile richiamare alcune delle affermazioni sancite dal giudice amministrativo, in relazione a:

**i) immediata applicabilità o meno delle norme comunitarie richiamate a fronte di una disciplina interna incentrata sulla legge 151/81:**

*"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 della Unione Europea e riconosciuta dalla Corte di Giustizia della CEE e dalla Corte Costituzionale in numerose pronunce (alcune richiamate negli scritti difensivi di parte appellante) in forza delle quali il principio è oggi consolidato in modo pacifico;*

**ii) natura della posizione giuridica soggettiva della ricorrente:**

*Da ciò consegue che la Società appellante ha 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. 1191/69;*

**iii) integrazione dell'ordinamento interno:**

*Appare utile ancora precisare che nessun ostacolo si incontra nella integrazione dell'ordinamento interno con le indicate disposizioni*

*dell'ordinamento comunitario;*

**iv) finalità della disciplina interna:**

*La legge n. 151 del 81 (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.*

*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;*

**v) diverse finalità della disciplina comunitaria:**

*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;*

**vi) affermazione del diritto:**

*Da ciò consegue 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;*

**vii) necessaria riforma delle decisioni del Giudice di prime cure:**

*Non può, pertanto, essere assecondata la tesi del primo giudice che ha ritenuto che il sistema di contribuzione previsto nell'ordinamento interno in base alla legge n. 151 del 81 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".*

**Di qui la necessaria disapplicazione (o integrazione) delle difformi norme nazionali**, in quanto introducono il diverso meccanismo dei costi standardizzati e dei ricavi presunti.

Con questa precisazione il giudice amministrativo ha, dunque, inteso chiarire che sussiste il diritto dell'operatore, il quale ha sostenuto obblighi di servizio pubblico, ad ottenere le relative compensazioni.

Diversamente opinando, l'affidatario, cui non fossero compensati

economicamente i predetti obblighi, potrebbe esser preferibile ad altri, da ciò derivando un elemento potenzialmente distorsivo della concorrenza.

Né può revocarsi in dubbio che tale diritto sia rimasto radicalmente insoddisfatto, non avendo la Regione Campania mai adempiuto al corrispondente obbligo di tener indenne la ricorrente, in quanto affidataria della gestione di servizi di trasporto pubblico, dagli scompensi economici determinati dagli obblighi di servizio pubblico, in particolare tariffari, imposti dalle amministrazioni concedenti ed affidanti, le quali non hanno mai fatto fronte alle obbligazioni derivanti dal Regolamento CEE n. 1191/69, corrispondendo alla ricorrente esclusivamente, peraltro nemmeno integralmente, i contributi dovuti ai sensi della normativa nazionale connessa alla disciplina dettata dalla legge n. 151/81 e alle leggi regionali di attuazione.

Non può non risultare, inoltre, paradossale prevedere normativamente la predisposizione dei contratti di servizio nel rispetto delle disposizioni contenute negli articoli 2 e 3 del Regolamento CEE n. 1191/1969 - disposizioni attualmente contenute negli artt. 3, 4 e 5 del Regolamento CE n. 1370/2007 - nonché nel Regolamento CEE n. 1839/1991 (in base a quanto disposto dal prefato art. 30, comma 5, L. Regione Campania n. 3/2002 nonché dalla previsione normativa contenuta nell'art. 27 dei contratti di servizio "ponte", il quale stabilisce che *"per tutto quanto non previsto nel presente contratto si fa espresso riferimento e rinvio ai dettati normativi regionali, ordinari e comunitari"*) e, successivamente, approvare lo schema - tipo del contratto di servizio senza la previsione della integrale compensazione economica

di tutti gli obblighi di servizio pubblico.

E' a dir poco paradossale che l'Autorità amministrativa - Regione Campania - violi gravemente i principi in precedenza affermati nella qualità di legislatore.

Si vuole sottolineare che l'erogazione dei contributi di esercizio, fino al 31.12.2004 (relativamente alle prime tratte in epigrafe indicate) e fino al 31.12.2002 (relativamente alle seconde tratte indicate), è stata effettuata dalla Regione Campania in palese violazione dei principi del richiamato Regolamento comunitario ai fini della compensazione economica degli obblighi di servizio pubblico.

Successivamente, dal 1°.1.2005 al 31.12.2005 (relativamente alle prime tratte in epigrafe indicate) e dal 1°.1.2003 al 31.12.2003 (relativamente alle seconde tratte indicate), i contratti di servizio, il cui schema - tipo era stato approvato dalla Regione Campania e con il quale venivano ribaditi gli obblighi di servizio pubblico, senza prevederne la compensazione economica, veniva predisposto in palese violazione non solo degli artt. 17 e 19 del D.Lgs. n. 422/1997, ma anche dell'art. 30, comma 5, della legge Regione Campania n. 3/2002, perché non rispettoso delle disposizioni contenute negli artt. 2, 3 e 14, comma 2, del Regolamento CEE n. 1191/1969 (ora artt. 1, 2, 3, 4 e 5 Regolamento CE n. 1370/2007).

Pertanto, in disapplicazione (o ad integrazione) delle contrastanti disposizioni nazionali e regionali (che costituiscono illegittima fonte di compressione del suddetto diritto), la Regione Campania è tenuta ad erogare, quali contributi di esercizio, le somme necessarie alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

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 e, successivamente alla stipulazione dei contratti "ponte" di servizio, dai corrispettivi contrattualmente stabiliti;
- 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 CEE n. 1191/1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893/1991 (ora artt. 3, 4, 6 e Allegato del Regolamento CE n. 1370/2007) 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, più un ragionevole utile (art. 4, paragrafo 1, lett. b Regolamento CE n. 1370/2007).

In tale quadro di riferimento, è certo che il sistema di contribuzione previsto dall'ordinamento interno sulla base della l. n. 151/1981 non esauriva 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

(Consiglio di Stato, Sezione V, 29 agosto 2006, n. 5043).

Da ciò consegue 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 (cfr., da ultimo, Consiglio di Stato, Sez. V, 27 luglio 2009, n. 4684).

Il richiamato indirizzo giurisprudenziale dell'alto consesso di giustizia amministrativa ha, del resto, trovato da ultimo puntuale conferma nella recente giurisprudenza comunitaria (sentenza della Corte di Giustizia CE, Sez. II, 7 maggio 2009) con cui è stato stabilito che *"l'obiettivo del prefato Regolamento comunitario è l'eliminazione degli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, come emerge sia dai primi due "considerando", sia dall'art. 1, n. 3, del Regolamento CEE n. 1191/69 nonché dallo stesso art. 1, n. 5, il quale prevede che le competenti autorità degli Stati membri possano mantenere o imporre gli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 2 dello stesso regolamento, per i servizi urbani, extraurbani e regionali di trasporto passeggeri"*.

Infine, un'ultima annotazione deve essere dedicata alla domanda di soppressione degli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 4 del Regolamento CEE n. 1191/1969.

Costituisce, ormai, principio consolidato nella giurisprudenza amministrativa (da ultimo, Consiglio di Stato, Sez. V, 27 luglio 2009, n. 4684; Consiglio di Stato, Sez. VI, 27 gennaio 2003, n. 438) quello secondo il quale per la compensazione degli obblighi di servizio

pubblico non occorra la domanda di soppressione degli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 4 del Regolamento CEE n. 1191/1969.

Infatti, la giurisprudenza amministrativa ha più volte statuito che la domanda occorresse solo per quegli obblighi di servizio pubblico dei quali era prevista, come regola generale, la soppressione e non anche per quelli imposti o mantenuti successivamente all'entrata in vigore del predetto regolamento comunitario per il settore del trasporto pubblico locale.

In definitiva, il predetto atto comunitario lasciava liberi gli Stati membri di prevedere la soppressione degli obblighi di servizio pubblico anche per trasporto pubblico locale.

Il legislatore italiano non solo non si è avvalso di tale facoltà, ma con l'art. 4, comma 4, della L. n. 59/1997 e con le disposizioni di cui al D. Lgs. n. 422/1997 ha stabilito che i contratti di servizio pubblico devono essere stipulati con l'obbligo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

Ne consegue che *“appare del tutto superflua la domanda di soppressione degli obblighi di servizio pubblico per il settore in questione, per il quale, invece, il legislatore italiano ha previsto la compensazione degli obblighi di servizio pubblico mediante i contratti di servizio o i disciplinari di convenzione”* (in tal senso, Consiglio di Stato, Sez. V, 27 luglio 2009, n. 4684).

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.

Infatti, il comportamento osservato dalla Regione Campania rende evidente, se 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 dovuto a debito della Regione Campania nei confronti della ricorrente, ai sensi delle disposizioni del prefato Regolamento comunitario n. 1191/1969 sopra richiamate. Disposizioni che, non hanno trovato alcuna applicazione nella fattispecie *de qua*.

Per quanto concerne la quantificazione della pretesa, ha in tal senso sottolineato il Consiglio di Stato - sulla base della disposizione contenuta nell'art. 6, comma 2, Regolamento CEE 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 (Consiglio di Stato, Sezione VI, 27 gennaio 2003, n. 438), disposizioni attualmente trasfuse negli artt. 3, 4, 6 e Allegato del Regolamento CE n. 1370/2007.

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 dalla società ricorrente, con riguardo agli esercizi 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 e 2008, 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 da ETAC S.r.l., 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, 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).

Lo stesso è stato fatto per gli esercizi dall'anno 2005 all'anno 2008, per quel che concerne il corrispettivo, previsto in sede di contratto "ponte" relativamente alle prime tratte sopra indicate, mentre per gli esercizi dall'anno 2003 all'anno 2008 per quel che concerne il corrispettivo, previsto in sede di contratto "ponte" relativamente alle seconde tratte sopra indicate.

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, ETAC S.r.l., in conseguenza dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico inerenti alle concessioni e/o contratti "ponte" ad essa rilasciati nel periodo 1999-2008, ha scontato disavanzi a fronte dei quali vanta il diritto a ricevere i seguenti importi:

- esercizio 1999: € 585.661,00; esercizio 2000: € 543.882,00; esercizio 2001: € 300.357,00; esercizio 2002: € 334.203,00; esercizio 2003: € 418.152,00; esercizio 2004: € 352.524,00; esercizio 2005: € 485.208,00; esercizio 2006: € 467.189,00; esercizio 2007: € 149.983,00; esercizio 2008: € 134.668,00.

Complessivamente, pertanto, l'importo delle "compensazioni" dovute alla società ricorrente per gli esercizi 1999-2008 ammonta ad €

3.771.847,00, pari all'ammontare complessivo del disavanzo sopportato.

Inoltre, gli obblighi di servizio pubblico - ovvero quelli che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni - nonché la determinazione dei costi risultanti dal mantenimento di tali obblighi, devono trovare evidente sponda in un'efficiente gestione dell'impresa e di una fornitura di servizi di trasporto di qualità adeguata.

L'art. 14 del prefato Regolamento comunitario definisce il contratto di servizio pubblico quale contratto concluso fra le autorità competenti di uno Stato membro ed un'impresa di trasporto e al comma 2 prevede che il contratto comprende, tra l'altro, il prezzo delle prestazioni che formano oggetto del contratto.

Con le prefate disposizioni comunitarie, peraltro puntualmente richiamate dall'art. 19 del D.Lgs. n. 422/97 nonché dalla legislazione regionale *in subiecta materia*, sono affermati i principi di *i)* impresa; *ii)* interesse commerciale di impresa; *iii)* gestione efficiente.

E' noto, a tal riguardo, che la nozione di imprenditore, ai sensi dell'art. 2082 c.c., va intesa nel senso oggettivo, dovendosi riconoscere il carattere imprenditoriale dell'attività economica che sia ricollegabile ad un dato obiettivo inerente all'attitudine a conseguire la remunerazione dei fattori produttivi. Tuttavia, nel caso di specie, è giuridicamente rilevante lo scopo di lucro, che riguarda il movente soggettivo che induce l'imprenditore ad esercitare la sua attività.

Infatti, con il Regolamento CEE n. 1191/69 è preservato "l'interesse

*commerciale*" dell'impresa (ora art. 2, lett. e) del Regolamento CE n. 1370/2007).

Occorre, quindi, fare riferimento ad una interpretazione sistematica degli artt. 2082 e 2195 c.c., altrimenti i servizi di trasporto pubblico locale sarebbero privi di rilevanza economica, con tale locuzione intendendosi le attività economiche volte alla produzione e scambio di beni e servizi con scopo di lucro, svolte contestualmente da più imprenditori su un mercato concorrenziale. In tal senso, Corte Costituzionale con le note sentenze n. 272/2004 e n. 29/2006.

Trattandosi, infatti, di servizi di interesse economico generale e non di servizi di interesse generale, in quanto corrispondono ad un'attività economica, sono aperti alla concorrenza e si caratterizzano per essere soggetti a specifici obblighi di servizio pubblico imposti al prestatore di servizi dallo Stato membro interessato, al fine di rispondere a determinati obiettivi di interesse pubblico.

La distinzione tra servizi di rilevanza economica e servizi privi di tale rilevanza è legata all'impatto che l'attività può avere sull'assetto della concorrenza e sui suoi caratteri di redditività; conseguentemente, deve ritenersi di rilevanza economica il servizio che si innesta in un settore per il quale esiste una redditività e, quindi, una sua competizione sul mercato e ciò ancorchè sono previste forme di finanziamento pubblico, più o meno ampie, dell'attività in questione; può, invece, considerarsi privo di rilevanza quello che, per sua natura o per i vincoli ai quali è sottoposta la relativa gestione, non dà luogo ad alcuna competizione e, quindi, appare irrilevante ai fini della concorrenza. In tal senso, Consiglio di Stato, Sez. V, 30 agosto 2006, n. 5072; TAR Sardegna,

Sez. I , 2 agosto 2005, n. 1729; TAR Liguria, Sez. II, 28 aprile 2005, n. 527.

L'interesse commerciale dell'impresa è preservato se le condizioni sono redditizie (Tribunale di primo grado CE, Sezione II Ampliata, 16 marzo 2004, in causa T-157/01).

Peraltro, ancorchè sotto altro profilo, secondo i principi comunitari richiamati nel ricorso in epigrafe e quelli rivenienti dalla decisione della Commissione Europea del 21/2/2007 C(2007)449 def. Aiuto di Stato n. 62/2005, la compensazione dovuta, perché non costituisca aiuto di Stato, deve soddisfare le seguenti quattro condizioni cumulative:

*"In primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro.*

*In secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti.*

*Inoltre, la compensazione da parte di uno Stato membro delle perdite subite da un'impresa, senza che siano stati previamente stabiliti i parametri di detta compensazione, quando in un secondo tempo risulti che l'esercizio di alcuni servizi nell'ambito dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non è stato economicamente redditizio, costituisce un intervento finanziario che rientra nella nozione di aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato.*

*In terzo luogo, la compensazione non può eccedere quanto necessario*

*per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di tali obblighi. L'osservanza di una siffatta condizione è indispensabile al fine di garantire che all'impresa beneficiaria non venga concesso alcun vantaggio tale da falsare o minacciare di falsare la concorrenza per il fatto di rafforzare la posizione concorrenziale di detta impresa.*

*In quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi". Tali condizioni sono state ribadite da Corte di Giustizia CE, Sezione III, 30 marzo 2006.*

*E' lo stesso Regolamento CE n. 1370/2007 che, ai punti n. 33 e 34 delle Premesse stabilisce che "Nei punti da 87 a 95 della sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00 Altmark Trans GmbH". la Corte di Giustizia delle Comunità Europee ha statuito che le compensazioni di servizio pubblico non costituiscono vantaggi ai sensi dell'articolo 87 del trattato qualora soddisfino cumulativamente quattro criteri. Qualora*

*questi criteri non siano soddisfatti e ricorrano i criteri generali per l'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato, le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico costituiscono aiuti di Stato e sono soggette agli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato.*

*Nel settore dei trasporti di passeggeri per via terrestre possono risultare necessarie compensazioni di servizi pubblici allo scopo di consentire alle imprese incaricate della prestazione di servizi pubblici di funzionare secondo principi e condizioni che consentano loro di svolgere i propri compiti. Tali compensazioni -se ricorrono determinate condizioni- possono essere compatibili con il trattato in applicazione dell'articolo 73. In primo luogo, devono essere concesse per garantire la prestazione di servizi che siano servizi di interesse generale nel senso precisato dal trattato. In secondo luogo, al fine di evitare ingiustificate distorsioni della concorrenza, non possono eccedere quanto necessario per coprire i costi netti originati dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi generati da tali obblighi, nonché di un congruo utile".*

Tali indicazioni di principio, sono state, poi, normativamente recepite nelle disposizioni dei prefati artt. 4, 6 e Allegato del Regolamento CE n. 1370/2007.

Ne consegue che alla ricorrente, per tutte le ragioni evidenziate, ai fini della compensazione economica degli obblighi di servizio pubblico è dovuto un ulteriore importo a titolo di "marginale di utile ragionevole", o di "congruo utile" o, di "profitto ragionevole" o, infine, di "un rendimento adeguato del capitale".

Il Regolamento CEE n. 1191/69, ha altresì, affermato (art. 12) il

principio della "gestione di impresa efficiente", ovvero di un'impresa che risponda pienamente alle sue funzioni e ai suoi compiti.

Tale principio, evidentemente, non può prescindere dal riconoscimento, ai fini della compensazione degli obblighi di servizio pubblico, e, quindi, del prezzo delle prestazioni (art. 14 Regolamento CEE n. 1191/1969) anche del costo per spese generali.

Infatti, la giurisprudenza amministrativa ha chiarito che l'accertamento delle due voci fisiologiche di ogni offerta rappresentate dalle spese generali di gestione e dall'utile di impresa va fatta attraverso la verifica dell'anomalia dell'offerta, al fine di valutare che l'impresa, pur di ottenere l'aggiudicazione, non abbia rinunciato al compenso per le spese di gestione ed all'utile, contravvenendo, in tal modo, alle leggi di mercato, senza tener presente l'interesse pubblico al conseguimento di una efficiente prestazione, derivante solo dalla proporzione della stessa col prezzo dell'appalto, e quindi con pregiudizio della regolare esecuzione dell'opera.

Recentemente, l'Autorità di Vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, in adesione alle statuizioni di TAR Lazio, 11 ottobre 2006, n. 10258, con Deliberazione del 7 febbraio 2007, n. 38, ha affermato che: *"...Infatti, nel caso di appalto di servizi, gli elementi costitutivi dell'offerta e dunque i relativi criteri di valutazione sono: il costo della manodopera, i costi relativi alla sicurezza del personale, le spese per l'acquisizione dei materiali di consumo e delle attrezzature, le spese generali e l'utile d'azienda. Detti elementi costitutivi devono essere analiticamente individuati proprio al fine di consentire all'amministrazione la valutazione dell'adeguatezza dell'offerta*

*presentata e l'assolvimento degli oneri di legge con riferimento al costo della manodopera ed al costo della sicurezza".*

Conclusivamente, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico e, quindi, il prezzo delle prestazioni relative al contratto di servizio dovrà tener conto anche del costo delle spese generali e dell'utile d'impresa (margine di utile ragionevole, congruo utile, profitto ragionevole o rendimento adeguato del capitale).

L'importo richiesto a tale titolo è stato determinato con l'applicazione dell'aliquota percentuale del dieci per cento sull'importo dei contributi d'esercizio dal 1°.1.1999 al 31.12.2004 e sul corrispettivo contrattuale dal 1°.1.2005 al 31.12.2008, relativamente alle prime tratte in epigrafe indicate, mentre con l'applicazione dell'aliquota percentuale del dieci per cento sull'importo dei contributi d'esercizio dal 1°.1.1999 al 31.12.2002 e sul corrispettivo contrattuale dal 1°.1.2003 al 31.12.2008, relativamente alle seconde tratte in epigrafe indicate.

Si precisa che l'importo richiesto a tal fine deve intendersi comprensivo anche del costo per spese generali.

\* \* \* \* \*

In via subordinata, la presente domanda viene proposta anche a titolo di responsabilità contrattuale ex art. 1218 c.c., sussistendone i presupposti di legge.

Infatti, le Amministrazioni resistenti non hanno osservato i precetti comunitari *in subiecta materia* sopra evidenziati, obbligo – peraltro – sancito nell'art. 27 dei contratti di servizio "ponte"; il che determina, evidentemente, ipotesi di responsabilità contrattuale.

Trattandosi, inoltre, di servizio pubblico, la domanda viene, ancora in

via gradata, proposta, nei confronti della Regione Campania, ex art. 2041 c.c. quale arricchimento senza causa dell'ente pubblico, che giustifica l'erogazione di un indennizzo in favore del soggetto privato depauperato, consistente nel miglioramento del servizio oppure nel mantenimento della sua qualità con una spesa minore.

\* \* \* \* \*

Per tutti i motivi sopra esposti, e con riserva di aggiungerne, ETAC S.r.l., *ut supra* rappresentata e difesa, rassegna all'Ecc.mo Giudice adito le seguenti

### **CONCLUSIONI**

Voglia l'Ecc.mo Tribunale Amministrativo Regionale della Campania - Sezione di Napoli, respinta ogni avversa domanda o eccezione, in disapplicazione (o ad integrazione) delle contrastanti disposizioni nazionali e regionali, che costituiscono illegittima fonte di compressione dei diritti della ricorrente ed in disapplicazione di tutte le relative delibere regionali e/o determinazioni dirigenziali, ove si ritenga possibile inquadrarle quali atti normativi di valore generale, o in disapplicazione provvedimento delle stesse perché in contrasto diretto con fonti sovraordinate e perché inerenti a diritti soggettivi della ricorrente stessa:

- a) accertare e dichiarare il diritto di ETAC S.r.l. a ricevere dalla Regione Campania e/o dalla Provincia di Benevento, quest'ultima in ragione dell'afferenza delle singole autolinee all'amministrazione e, pertanto, in relazione a quanto di competenza dell'Ente territoriale, la compensazione, ai sensi delle disposizioni contenute nei Regolamenti CEE n. 1191/1969,

- e n. 1893/1991, degli oneri economici da essa sostenuti negli esercizi 1999, 2000, 2001, 2002, 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 nonché dai contratti "ponte" di servizio stipulati *inter partes*;
- b) accertare e dichiarare il diritto della ricorrente a ricevere dalla Regione Campania e/o dalla Provincia di Benevento, quest'ultima in ragione dell'afferenza delle singole autolinee all'amministrazione e, pertanto, in relazione a quanto di competenza dell'Ente territoriale, l'utile d'impresa e le spese generali, entrambi calcolati nella misura del dieci per cento sull'importo annuo dei contributi di esercizio e del prezzo contrattuale, effettivamente dovuti alla ricorrente;
- c) per l'effetto, condannare la Regione Campania e/o la Provincia di Benevento, quest'ultima in ragione dell'afferenza delle singole autolinee all'amministrazione e, pertanto, in relazione a quanto di competenza dell'Ente territoriale, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro-tempore*, al pagamento, in favore di ETAC S.r.l., della somma di € 5.583.319,20 o l'altra, maggiore o minore che verrà a tali titoli accertata in corso di giudizio, a titolo di compensazione economica degli obblighi di servizio del trasporto pubblico locale, nella misura idonea a ripianare i disavanzi registrati, anno per anno, dal 1999 al 2008, in relazione all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale oggetto di imposizioni di obblighi di servizio, nonché a titolo di utile di

impresa e spese generali, oltre interessi legali ed anatocistici nonché rivalutazione monetaria, il tutto fino al dì dell'effettivo soddisfo;

d) in via subordinata, condannare la Regione Campania e/o la Provincia di Benevento, quest'ultima in ragione dell'afferenza delle singole autolinee all'amministrazione e, pertanto, in relazione a quanto di competenza dell'Ente territoriale, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro-tempore*, al pagamento, in favore di ETAC S.r.l., della somma di € 5.583.319,20 o l'altra, maggiore o minore che verrà a tali titoli accertata in corso di giudizio, a titolo di responsabilità contrattuale e/o ex art. 2041 c.c., oltre interessi legali ed anatocistici nonché rivalutazione monetaria, il tutto fino al dì dell'effettivo soddisfo;

e) con vittoria di spese, diritti ed onorari del presente giudizio.

In via istruttoria si chiede disporsi eventuale C.T.U. al fine di accertare quali somme debbano essere corrisposte alla ricorrente a titolo di compensazione, in conformità con i criteri di cui alla riferita legislazione comunitaria, e in particolare se siano conformi a tale legislazione le operazioni contabili esposte nei bilanci di ETAC S. r.l. e la conseguente quantificazione dei crediti da questa avanzati nei confronti della Regione Campania nonché nei confronti della Provincia resistente nel presente giudizio.

Ai sensi del D.P.R. n. 115/2002 e s.m.i. si versa il contributo dovuto a titolo di spese di giustizia nella misura fissa di € 500,00.

Si allegano, mediante deposito in cancelleria, i seguenti documenti in copia:

1) modelli 3/CE e B bilanci riclassificati (rielaborati) Anni 1999 - 2008;

2) n. 2 contratti di servizio "ponte".

Bari-Napoli li, 3 Dicembre 2009

Avv. Carlo Colapinto

Avv. Filippo Colapinto



## RELATA DI NOTIFICAZIONE

Istanti l'Avv. Carlo Colapinto e l'Avv. Filippo Colapinto, nella qualità in atto, io sottoscritto A.U.G. dell'Ufficio Unico Notificazioni della Corte d'Appello di Napoli, ho notificato per legale scienza e ad ogni utile effetto di legge, copia conforme dell'antescritto ricorso a:

**1) REGIONE CAMPANIA**, in persona del legale rappresentante *pro-tempore*, con sede legale in Napoli, alla Via S. Lucia, n. 81, ivi recandomi e consegnandola a mani di

**2) PROVINCIA DI BENEVENTO**, in persona del legale rappresentante *pro-tempore*, sedente per la carica in Benevento, CAP 82100, Rocca dei Rettori – Piazza Castello, lì spedendola a mezzo di lettera Raccomandata A/R come per legge

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. 80/011 ed autorizzare la costituzione nei giudizi promossi con ricorsi notificati il 16/12/09 dinanzi al Tar Campania dalla E.T.A.C. srl e le eredi Palombi Autolinee sas conveniva in giudizio la Regione Campania e la Provincia di Benevento per l'accertamento e la dichiarazione del diritto alla compensazione degli oneri economici per gli esercizio 1999/2008 e per la condanna delle somme rispettive di € 5.583.219,20 e € 1.264.546,82 oltre interessi e rivalutazione;

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

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

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

N. 57 **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**

La suesposta 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**

2 Copia per  
 SETTORE ALL'ORR.PERS  
 SETTORE \_\_\_\_\_  
 SETTORE \_\_\_\_\_  
 Revisori dei Conti  
 Nucleo di Valutazione  
 Conf. Capigruppo

il \_\_\_\_\_ prot. n. \_\_\_\_\_  
 il \_\_\_\_\_ prot. n. \_\_\_\_\_