



**CORTE DEI CONTI
SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER LE MARCHE**

Nella Camera di consiglio del 10 novembre 2021

composta dai magistrati:

Dott.	Vincenzo PALOMBA	- Presidente (<i>relatore</i>)
Dott.	Giuseppe DE ROSA	- Consigliere
Dott.ssa	Fabia D'ANDREA	- Consigliere
Dott.	Fabio CAMPOFILONI	- Referendario
Dott.	Matteo SANTUCCI	- Referendario

**PARERE
FALCONARA MARITTIMA (AN)**

Visto l'art. 100, comma secondo, della Costituzione;

Visto il T.U. delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214 e successive modificazioni;

Vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20 recante disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti;

Visto il regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, con il quale è stata istituita in ogni Regione a statuto ordinario una Sezione regionale di controllo, deliberato dalle Sezioni Riunite con deliberazione n. 14 in data 16 giugno 2000, e successive modificazioni;

Vista la legge 5 giugno 2003, n. 131, recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, ed in particolare l'articolo 7, comma 8;

Visto l'atto di indirizzo della Sezione delle Autonomie approvato nell'adunanza del 27 aprile 2004, avente ad oggetto gli indirizzi e i criteri generali per l'esercizio dell'attività consultiva, come integrato dalla deliberazione n. 9/SEZAUT/2009/INPR in data 3 luglio 2009 della Sezione delle Autonomie;

Vista la richiesta di parere del Comune di Falconara Marittima (AN) pervenuta per il tramite del Consiglio delle autonomie Locali in data 11 giugno 2021;

Vista la nota con la quale il Presidente ha convocato la Sezione per l'odierna Camera di consiglio;

Udito il relatore, dott. Vincenzo Palomba;

PREMESSO IN FATTO

Con nota trasmessa ritualmente via PEC per il tramite del CAL (*Consiglio delle Autonomie locali*), assunta agli atti al prot. n. 3137 in data 11 giugno 2021, il Comune di Falconara Marittima (AN) ha rivolto a questa Sezione una richiesta di parere ai sensi dell'articolo 7, comma 8, della legge 5 giugno 2003, n. 131, recante "*Disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3*".

Il Comune di Falconara Marittima ha in essere un contratto per l'erogazione del servizio di TPL stipulato con la società ATMA nel luglio 2007 (più volte prorogato, da ultimo con determinazione n. 123 del 2 febbraio 2021, fino al termine del 2021 e comunque fino a nuova disposizione della Regione Marche, in merito alla conclusione della gara ad evidenza pubblica per il nuovo affidamento) comprensivo di servizi minimi, il cui corrispettivo chilometrico viene erogato dalla Regione, e di servizi aggiuntivi, i cui costi sono completamente a carico dell'Ente.

A seguito della intervenuta emergenza COVID e della sospensione di una parte dei servizi di trasporto, è intervenuta la disciplina prevista dall'art. 92, comma 4 bis del decreto-legge n. 18 del 2020 in base alla quale: "*Al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e*

regionale, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, ne' sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 31 luglio 2021. Le disposizioni del presente comma non si applicano al trasporto ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e ai servizi ferroviari interregionali indivisi”.

Sempre in relazione all'emergenza sanitaria, a sostegno del trasporto pubblico locale sono stati concessi fondi e contributi a favore dei gestori del servizio, stanziati dalla Regione Marche, allo scopo di compensare i minori introiti riscossi dalle aziende, a causa delle minori percorrenze effettuate.

Alla luce di tale quadro normativo, il quesito sollevato dal Comune di Falconara Marittima attiene all'interpretazione dell'art. 92 del citato decreto-legge n. 18 del 2020, in relazione ai corrispettivi da riconoscere al gestore del servizio di trasporto per i servizi aggiuntivi relativi all'anno 2020, a carico dell'ente locale, non effettuati durante il periodo dell'emergenza COVID.

La domanda nasce dall'esigenza di capire se, relativamente a tali servizi, sia corretto riconoscere le percorrenze per intero, come previsto contrattualmente, o solamente quelle effettivamente erogate, provvedendo al pagamento dei soli servizi aggiuntivi effettivamente prestati, previa presentazione della rendicontazione.

La tesi del gestore dei servizi di trasporto locale si fonda su un'interpretazione dell'art. 92, comma 4bis del decreto-legge n. 18 del 2020, in base alla quale la norma fa riferimento alla omnicomprensività della locuzione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale a prescindere dalla natura degli stessi se minimi, a carico della Regione, o aggiuntivi, a carico del Comune.

Di contro, l'art. 184 del TUEL prevede che, la liquidazione del corrispettivo dei servizi prestati, deve essere disposta sulla base della documentazione

necessaria a comprovare il diritto del creditore ed a seguito del riscontro operato sulla regolarità della fornitura o della prestazione e sulla rispondenza della stessa ai requisiti quantitativi e qualitativi, ai termini e alle condizioni pattuite.

CONSIDERATO IN DIRITTO

1. Ammissibilità del parere.

Secondo il consolidato orientamento della magistratura contabile, con riguardo all'esame di una richiesta di parere presentata ai sensi dell'art. 7, comma 8, l. n. 131/2003, in considerazione della natura eccezionale della funzione consultiva della Corte e della conseguente esclusione della possibilità di configurare tale attività quale consulenza generale sull'attività dell'Amministrazione locale, occorre preliminarmente verificare la sussistenza dei requisiti di ammissibilità della richiesta stessa, sotto il profilo sia soggettivo sia oggettivo.

In proposito, la Sezione delle Autonomie ha definito gli indirizzi ed i criteri generali per l'esercizio dell'attività consultiva da parte delle Sezioni regionali di controllo, con deliberazione del 27 aprile 2004, successivamente integrata con la deliberazione n. 9/2009, mentre sul punto si è espressa anche la deliberazione n. 54/2010 delle Sezioni Riunite della Corte; inoltre le deliberazioni della Sezione delle Autonomie n. 5/2006 e n. 3/2014, per quanto costituenti pareri resi su casi specifici, hanno contribuito a definire meglio le condizioni di ammissibilità di detta attività consultiva.

Sulla specifica materia è inoltre intervenuta la Sezione regionale di controllo per le Marche, con deliberazione n. 77/2013/PAR, dettando criteri e principi generali per la corretta attivazione della funzione consultiva presso la Sezione stessa.

1.1. Ammissibilità sotto il profilo soggettivo.

Con riguardo alla legittimazione del soggetto richiedente, ai sensi del citato art. 7, comma 8, l. n. 131/2003, la richiesta di parere può essere formulata dalle

Regioni e, tramite il Consiglio delle Autonomie Locali se istituito, anche da Comuni, Province e Città metropolitane.

Nella specie, la richiesta è stata formulata dal Sindaco del Comune di Falconara Marittima, organo rappresentativo dell'Ente, per il tramite del Consiglio delle Autonomie locali. Pertanto, sotto il profilo soggettivo, la stessa è ammissibile in quanto proveniente da soggetto legittimato. Ciò in conformità alla citata deliberazione di questa Sezione n. 77/2013/PAR, la quale, in via generale, prevede come indefettibile la richiesta del parere per il tramite del CAL, al fine di evitare richieste palesemente inammissibili o non sufficientemente corroborate da un adeguato supporto argomentativo.

1.2. Ammissibilità sotto il profilo oggettivo.

Alla luce della normativa e dei richiamati indirizzi interpretativi, ai fini dell'ammissibilità del parere sotto il profilo oggettivo, è necessario accertare che si tratti di quesito inerente alla materia della contabilità pubblica, avente i caratteri della generalità ed astrattezza. Ciò in quanto la funzione consultiva non deve presentare profili di interferenza con le funzioni requirenti o giurisdizionali (*con riferimento sia alla magistratura contabile che a quelle amministrativa e civile*), non può esprimersi sulla legittimità di una procedura di spesa ormai conclusa, né può tradursi, di fatto, in una immissione della Corte nei processi decisionali dell'ente territoriale.

Al riguardo, particolarmente significativa è la citata deliberazione delle Sezioni Riunite n. 54/2010, la quale ha chiaramente affermato come l'art. 7 comma 8 della legge n. 131/2003 abbia conferito alle Sezioni regionali di controllo non già una funzione di consulenza di portata generale, bensì limitata alla "*materia di contabilità pubblica*", che non può estendersi a tutti i settori dell'azione amministrativa e a qualsivoglia attività degli Enti che abbia riflessi di natura finanziaria, comportando, direttamente o indirettamente, una spesa.

Pertanto, la nozione di contabilità pubblica assume un ambito limitato alle normative e ai relativi atti applicativi che disciplinano in generale l'attività

finanziaria che precede o che segue i distinti interventi di settore (*sistema di principi e norme che regolano l'attività finanziaria e patrimoniale dello Stato e degli enti pubblici*), ricomprendendo altresì *“quesiti che risultino connessi alle modalità di utilizzo delle risorse pubbliche, nel quadro di specifici obiettivi di contenimento della spesa sanciti dai principi di coordinamento della finanza pubblica”*.

Va evidenziato altresì che la richiesta deve essere giustificata da un interesse dell'ente alla soluzione di una questione giuridica incerta e controversa, a carattere generale e astratto. Ne discende che i casi non devono essere riferiti a fattispecie concrete, al fine di evitare da un lato l'ingerenza della Corte nelle scelte gestionali da operare (*amministrazione attiva*) e dall'altro di evitare una funzione consulenziale generale sull'attività dell'Amministrazione locale, cui spetta procedere alla adeguata valutazione ponderata di tutti gli elementi di fatto e di diritto rilevanti e adottare le conseguenti scelte decisionali. In altri termini, la funzione consultiva non può risolversi in una surrettizia forma di co-amministrazione o di cogestione, incompatibile con la posizione di neutralità e di terzietà della magistratura contabile.

In particolare, la deliberazione di questa Sezione n. 77/2013/PAR, ha individuato i requisiti minimi cui è subordinata l'operatività della funzione consultiva intestata alle Sezioni regionali di controllo della Corte dei conti, ai sensi dell'art. 7, comma 8, della legge n. 131/2003, prescrivendo che la stessa debba contenere determinati contenuti minimi (*tra cui, descrizione della problematica interpretativa astrattamente considerata, indicazione della norma di cui si chiede l'interpretazione, nonché delle norme alle quali la disposizione si collega e delle disposizioni attuative, indicazione delle pronunce giurisprudenziali e orientamenti resi sulla materia, prospettazione di una tesi interpretativa*). La medesima deliberazione ha evidenziato, altresì, come la richiesta di parere deve contenere la problematica interpretativa astrattamente considerata, che non deve porsi quale mezzo di risoluzione di questioni di fatto rimesse alla discrezionalità politico-amministrativa del soggetto richiedente.

Alla luce dei consolidati principi ora richiamati, la richiesta di parere in esame può essere considerata oggettivamente ammissibile nella parte in cui mira a richiedere la ricostruzione del quadro normativo di riferimento che ha interessato il settore del trasporto pubblico locale a seguito della crisi pandemica del Covid 19 e che si riflette, con impatto immediato, sul bilancio dell'Ente. In tali limiti il quesito soddisfa inoltre il requisito della rilevanza generale ed astratta non implicando valutazioni di comportamenti amministrativi o di fatti già compiuti né di provvedimenti formalmente adottati ma non ancora eseguiti.

2. Merito.

Venendo all'esame del merito, il quesito ha ad oggetto l'interpretazione dell'art. 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, come convertito dalla Legge 24 aprile 2020, n. 27, in relazione al disposto dell'art. articolo 184 del Tuel ai sensi del quale la liquidazione dei corrispettivi delle prestazioni svolte deve essere disposta sulla base della documentazione necessaria a comprovare il diritto del creditore ed, in particolare, «a seguito del riscontro operato sulla 'regolarità' della fornitura o della prestazione e sulla rispondenza della stessa ai requisiti quantitativi e qualitativi, ai termini ed alle condizioni pattuite».

La norma in esame si inserisce nell'ambito delle numerose disposizioni in materia di trasporto pubblico locale introdotte, nel corso della crisi pandemica del Covid - 19, al fine di compensare gli operatori del settore degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi.

L'art. 4-bis dell'art. 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n 18, introdotto in sede di conversione (legge 24 aprile 2020, n.27), ha in particolare disposto che: *“Al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, ne' sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020. Le disposizioni del*

presente comma non si applicano al trasporto ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e ai servizi ferroviari interregionali indivisi”.

Il successivo comma 4 ter ha previsto che “Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza; restano escluse le procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020”.

Il comma 4-quater ha precisato, infine, che “L'efficacia delle disposizioni di cui ai commi 4-bis e 4-ter è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea”.

Sotto tale ultimo profilo, in esito al confronto tra il Ministero delle infrastrutture e i trasporti e la Commissione Europea, la stessa ha ricondotto le misure previste dall'art. 92, comma 4 bis, senza distinguere tra servizi minimi e aggiuntivi, nell'ambito di applicazione del Regolamento UE n. 1370/2007, stabilendo che tali misure beneficiano della presunzione di conformità e risultano, pertanto, escluse dalla disciplina degli aiuti di Stato.

Nell'informativa trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla Conferenza unificata circa l'esito del confronto intervenuto con la Commissione Europea, le Regioni e gli Enti locali sono stati, peraltro, invitati ad attenersi alle indicazioni formulate dalla Commissione e cioè alla necessità che le condizioni contrattuali siano adottate formalmente in coerenza con il Regolamento UE 1370/2007 e che le ulteriori misure (rispetto a quelle di cui all'art. 92, comma 4bis del decreto-legge n. 18/2020) previste per garantire direttamente la copertura delle perdite da ricavi tariffari delle imprese di trasporto tengano conto di tutti gli anticipi già versati al fine di evitare sovracompensazioni.

Tali raccomandazioni sono state fatte proprie dalla Conferenza Unificata nella presa d'atto del 27 luglio 2020 ai sensi dell'art. 9, comma 2, lettera e del decreto legislativo n. 281 del 1997.

Per la medesima finalità è successivamente stato adottato il decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, quasi coevo alla legge di conversione del decreto - legge n. 18 del 2020, che ha istituito un Fondo, diverso dal Fondo nazionale trasporti (attualmente disciplinato dal decreto-legge n. 50 del 2027), destinato alle imprese di trasporto pubblico locale e regionale per compensare gli operatori del servizio degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi nel periodo 23 febbraio 2020 – 31 gennaio 2021.

L'art. 200, comma 1 del citato decreto, in vigore dal 25 luglio 2020, recita: *“1. Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.... 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro trenta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione di cui al comma 1 alle imprese di trasporto pubblico locale e regionale... Tali criteri, al fine di evitare sovracompensazioni, sono definiti anche tenendo conto dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza della medesima emergenza”*.

Con il successivo decreto interministeriale n. 340 dell'11 agosto 2020 sono stati definiti i criteri per l'attribuzione alle Regioni delle risorse del Fondo, disponendone l'assegnazione *“tenendo conto dei ricavi da traffico, risultanti, per ciascuna regione, dalla banca dati dell'Osservatorio sulle politiche del trasporto pubblico locale nel periodo 23 febbraio – 3 maggio 2018. Tali ricavi, nelle more della disponibilità dei*

dati relativi ai ricavi da traffico inerenti l'esercizio 2019 e 2020, sono provvisoriamente presi a riferimento per il corrispondente periodo dell'esercizio 2020, stimando una riduzione dei ricavi medi del 55 per cento".

Viene inoltre previsto che "le Regioni e le Province autonome provvedono all'assegnazione ed all'erogazione, anche per il tramite di altri Enti o soggetti competenti, dei contributi in conto gestione ai titolari di introiti tariffari, alle aziende o altri soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale di loro competenza....".

Deve essere infine sottolineato che il citato decreto - in sede di ripartizione definitiva delle risorse stanziato sul Fondo sulla base dei dati certificati dalle aziende esercenti i servizi di trasporto come risultanti dai dati delle contabilità separate sui costi e sui ricavi relativi alle attività svolte in regime di servizio pubblico da ogni singola azienda - ha previsto, al fine di escludere qualsiasi fattispecie di sovracompensazione, *"ai fini della compensazione della riduzione dei ricavi si tiene conto: a) della quota del corrispettivo del contratto di servizio erogata ai sensi dell'art. 92, comma 4-bis del decreto-legge n. 18 del 2020, a fronte di una produzione di servizi ridotta rispetto a quella contrattualizzata; b) degli ulteriori contributi pubblici assegnati alle aziende con i provvedimenti di legge ed amministrativi conseguenti alla crisi epidemiologica Covid - 19".*

A decorrere dal 1 gennaio 2021, l'importo del fondo è stato incrementato di ulteriori 400 milioni dal decreto legge n. 104 del 2020 (e ulteriormente rifinanziato dal decreto-legge n. 137 del 2020); risorse delle quali è stata prevista *"l'utilizzazione anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento conseguenti alla diffusione dell'epidemia....a tale fine ricorrendo, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, nonché ai titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente".*

Ciascuna regione e provincia autonoma è autorizzata all'attivazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale nei limiti del 50 per cento delle risorse ad

essa attribuibili applicando alla spesa di 300 milioni le stesse percentuali di ripartizione previste dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato in attuazione dell'articolo 200, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020.

Anche in tal caso è stato demandato ad un decreto ministeriale (DM 33 del 20 gennaio 2021) la definizione dei criteri e delle quote da assegnare a ciascuna regione e provincia autonoma per il finanziamento dei servizi aggiuntivi e la conseguente ripartizione delle risorse, anche attraverso compensazioni tra gli enti stessi, nonché la ripartizione delle residue risorse di cui al comma 1, primo periodo, secondo i medesimi criteri e modalità di cui al citato articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34.

Va, inoltre, per completezza evidenziato che la legge di bilancio 2021 ha previsto, a decorrere da maggio 2021, un apposito fondo (rifiutato dal decreto-legge n. 73 del 2021) *“al fine di consentire l'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato e non finanziabili a valere sulle risorse ordinariamente destinate ai servizi di trasporto pubblico locale”.*

Deve essere infine ricordato, con riferimento al servizio scolastico, originariamente contemplato accanto al servizio pubblico locale nell'art. 92, comma 4-bis del decreto-legge n. 18 del 2020, che l'art. 109 comma 1 lett. b) del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, entrato in vigore lo stesso giorno, ha espunto dal menzionato comma 4-bis la locuzione *“e di trasporto scolastico”* cristallizzando l'esclusione del trasporto scolastico dal novero dei servizi di trasporto contemplati dal citato art. 92 comma 4-bis prevedendo, nel contempo, una diversa forma di ristoro per le medesime finalità di cui sopra. La citata norma ha, infatti previsto che: *“al fine di far fronte alle esigenze straordinarie e urgenti derivanti dalla diffusione del COVID-19 e alla conseguente riduzione dell'erogazione dei servizi di trasporto scolastico oggetto di contratti stipulati con gli enti locali, nello stato di previsione del Ministero delle*

infrastrutture e dei trasporti è istituito un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2020. Le risorse del fondo sono destinate ai comuni interessati per ristorare le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza sanitaria".

Alla luce di tale quadro normativo, il Collegio ritiene applicabile l'art. 92 comma 4bis nei confronti di tutti i servizi di trasporto pubblico locale, contrattualizzati senza distinzione tra servizi minimi e servizi aggiuntivi, con l'esclusione dei soli servizi scolastici espressamente sottratti dalla sua attuazione.

La norma in esame consente, in sostanza, il pagamento di una prestazione non resa, anche in presenza di condizioni negoziali favorevoli alla decurtazione del corrispettivo, ovvero all'applicazione di sanzioni o penali, al fine di indennizzare, sotto forma di corrispettivo, la sospensione del servizio disposta ex lege per motivi eccezionali, dettati dall'emergenza sanitaria.

Va al riguardo precisato che l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è regolato da contratti di servizio di durata non superiore a nove anni, che si pongono come strumento principale per la disciplina del rapporto tra ente richiedente un servizio di trasporto rispondente alle esigenze della comunità amministrata e il soggetto erogante il medesimo.

Analoga risulta la definizione contenuta nel Regolamento CE n. 1370/2007, che configura il contratto di servizio pubblico come *"uno o più atti giuridicamente vincolanti che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico"*.

Il settore del servizio di trasporto pubblico investe quindi l'intera sfera dell'interesse generale della collettività, atteso che per obblighi di servizio pubblico debbano intendersi tutti gli obblighi individuati dall'autorità locale o regionale competente, necessari per garantire la prestazione di servizi di trasporto a favore dei passeggeri; e ciò, indipendentemente dalla tipologia dei servizi prestati – sostanzialmente ripartibili in servizi minimi (determinati dall'amministrazione regionale con l'obiettivo di realizzare livelli di servizi sufficientemente rapportati

alla effettiva domanda di trasporto) e in servizi aggiuntivi a quelli minimi (definiti dagli enti locali, di intesa con la Regione, ai fini della compatibilità con gli obiettivi della programmazione regionale) - e delle relative fonti di finanziamento, poste, per i primi, a carico del Fondo regionale trasporti (che fruisce delle risorse del Fondo nazionale trasporti) e, per i secondi, a carico dei bilanci degli enti locali richiedenti.

Conferma tale assunto la successiva normativa di emergenza (decreto-legge n. 34 del 2020 e DI n. 340 del 2020) che - nell'istituire uno specifico Fondo (diverso da quello nazionale, attualmente disciplinato dal decreto-legge n. 50 del 2027), destinato alle imprese di trasporto pubblico locale e regionale, per compensare gli operatori del servizio degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi - ha espressamente richiamato il comma 4-bis dell'art. 92 del decreto-legge n. 18 del 2020, preoccupandosi solamente, in linea con le raccomandazioni espresse dalla Commissione Europea nell'autorizzarne l'applicazione, di evitare sovracompenzazioni.

E ciò al fine di tener conto, in sede di ripartizione delle risorse del Fondo previsto dall'art. 200, comma 1 del decreto-legge n. 34 del 2020, della quota del corrispettivo del contratto di servizio, nel frattempo, eventualmente erogata ai sensi del citato art. 92, comma 4-bis, a fronte di una produzione di servizi ridotta rispetto a quella contrattualizzata.

Una ulteriore conferma indiretta di tale interpretazione si rinviene anche nella disciplina del trasporto scolastico; questo, inserito in un primo tempo tra i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, destinatari dei benefici concessi dall'art. 92, comma 4 bis del decreto-legge n. 18 del 2020, è stato, a differenza dei servizi minimi e aggiuntivi, espressamente espunto dal novero dei servizi cui applicare tale disposizione di favore, ai sensi dell'art. 109, comma 1, lett. b) del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 che, nel contempo, ha previsto per esso una diversa forma di ristoro, sempre volta a ripianare le imprese esercenti i servizi di

trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza sanitaria.

P.Q.M.

nelle sopra esposte considerazioni è il parere della Sezione.

ORDINA

che, a cura della Segreteria, la presente deliberazione sia trasmessa, in via telematica, al Sindaco del Comune di Falconara Marittima e al Presidente del Consiglio delle Autonomie Locali delle Marche.

Così deciso nella Camera di consiglio del 10 novembre 2021.

Il Presidente/ Relatore

Vincenzo Palomba

f.to digitalmente

Depositata in Segreteria in data 11 novembre 2021

Il Direttore della Segreteria

Barbara Mecozzi

f.to digitalmente