



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Consiglio di Stato

in sede giurisdizionale (Sezione Quinta)

ha pronunciato la presente

**SENTENZA**

sul ricorso numero di registro generale 90 del 2010, proposto da:  
Comune di Monza, rappresentato e difeso dagli avvocati Guido Alberto Inzaghi e  
Mario Sanino, con domicilio eletto presso Mario Sanino in Roma, viale Parioli,  
180;

***contro***

Provincia di Milano, rappresentata e difesa dagli avvocati Angela Bartolomeo e  
Marialuisa Ferrari, con domicilio eletto presso l'avv. Piero D'Amelio in Roma, via  
della Vite, 7;  
Trasporti Pubblici Monzesi S.p.A.;  
Brianza Trasporti Società cooperativa a r.l., rappresentata e difesa dagli avvocati  
Federico Titomanlio e Riccardo Maria Zanchetta, con domicilio eletto presso  
Federico Titomanlio in Roma, via Terenzio 7;

***per la riforma***

della sentenza del T.A.R. LOMBARDIA - MILANO: SEZIONE I n.  
05296/2009, resa tra le parti, concernente CONTRIBUTO RELATIVO

## ALL'ESPLETAMENTO DELLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio della Provincia di Milano e della Brianza Trasporti Soc. coop. a r.l.;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 21 giugno 2011 il Consigliere Doris Durante;

Uditi per le parti gli avvocati Inzaghi, Sanino e Ferrari;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

### FATTO

Il Comune di Monza e la Provincia di Milano dopo lunghe trattative, in data 22 ottobre 2002, sottoscrivevano l'Accordo di Programma per *“l'espletamento delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma”*.

Alla stesura di tale accordo si perveniva su iniziativa del Comune di Monza che rappresentava il grave disagio di una gestione separata delle linee comunali da quelle interurbane sia in termini di omogeneità dei servizi che delle tariffe e il risparmio di spesa che si sarebbe perseguito per evidenti economie di scala, ove la Provincia, cui competeva la gestione dei servizi interurbani in base alla disciplina regionale del trasporto pubblico locale *medio tempore intervenuta* (l. Lombardia n. 22 del 1998, emanata in attuazione del d. lgv. n. 422 del 1997), avesse unificato in un'unica gara anche il servizio di trasporto urbano di competenza del Comune.

La possibilità di accorpate le linee urbane a quelle interurbane era prevista dalla stessa legge regionale n. 22 del 1998 (articolo 6, comma 6) che suggeriva *“al fine di perseguire il soddisfacimento ottimale delle esigenze della domanda di trasporto nelle singole realtà*

*territoriali, di ottimizzare l'utilizzo dei fattori produttivi e di attuare il principio di concorrenzialità, gli enti locali affidanti i servizi di trasporto pubblico provvedono al dimensionamento delle reti oggetto di gara tenendo conto dei vincoli di efficienza economica, di funzionalità dei parametri che definiscono le caratteristiche quantitative e qualitative del servizio”.*

L'Accordo di Programma, per quanto qui interessa, stabiliva che la Provincia di Milano si sarebbe impegnata, trattenendole, “*ad attribuire alle linee comunali del Comune di Monza le risorse conferite dalla Regione Lombardia per l'espletamento dei servizi minimi essenziali nel territorio del Comune di Monza*”.

*“Il Comune, a fronte degli impegni presi dalla Provincia di Milano di cui al comma 7.1, in merito all'effettuazione delle gare del trasporto pubblico locale, si impegna a trasferire alla stessa Provincia di Milano le risorse necessarie all'espletamento del servizio di trasporto pubblico urbano che completi il livello dei servizi minimi essenziali, per un importo annuo pari a 2.685.576 +i.v.a., per 7 anni, durata del contratto di affidamento dei servizi di trasporto pubblico. La Provincia di Milano si impegna, a fronte del trasferimento di tali risorse, a prevedere nei documenti di gara l'offerta di servizio definito nell'allegato Documento elaborato dal tavolo tecnico di cui all'art. 6, documento che fa parte integrante del presente Accordo”.*

In data 13 novembre 2002 si riuniva il tavolo tecnico per definire i servizi di completamento di quelli minimi garantiti da eseguirsi sulle linee monzesi.

Il risultato di tale incontro si traduceva in un documento tecnico approvato con delibera di giunta comunale n. 1265 del 14 novembre 2002, in cui venivano indicati i servizi di completamento consistenti: i) in un aumento dei chilometri di percorrenza delle linee urbane e interurbane afferenti il territorio di Monza rispetto a chilometri percorsi ante gara, ossia 485.485,3 chilometri in più rispetto alle linee urbane comunali; ii) nell'applicazione di una tariffa integrata tra le linee urbane e interurbane afferenti il territorio di Monza; iii) nell'obbligo per il gestore del servizio di prevedere un miglioramento del parco autobus relativo alle linee

dell'Accordo di Programma in termini di anzianità dei mezzi ad emissione di anidride carbonica.

Le gare venivano espletate dalla Provincia tra dicembre 2002 e giugno 2003 per l'intero ambito provinciale suddiviso in sei lotti, di cui il lotto n. 2, Sottorete Nord, avente percorrenza pari a 6.633.328 bus/Km anno, con corrispettivo a base d'asta di 12.580.309 di euro, includeva anche le linee urbane di Monza, comprensive dei chilometri e servizi aggiuntivi.

Il bando e la *lex specialis*, non distinguevano in alcun modo le linee urbane (850.000 bus - Km/anno) e il relativo corrispettivo da quelle interurbane, ma trattavano indistintamente ed egualmente tutte le linee del Lotto 2.

I contratti per il lotto n. 2 furono stipulati solo nel 2007, dopo un fitto e complesso contenzioso.

A causa del lungo tempo trascorso tra la sottoscrizione dell'Accordo di Programma e la stipula dei contratti, si rese necessario apportare modifiche tecniche dei percorsi, degli orari e dei chilometraggi, anche con riferimento ai servizi di completamento previsti dall'Accordo di Programma.

In particolare, veniva ridotto il chilometraggio di alcune linee e veniva rinviata l'integrazione tariffaria tra le linee urbane e quelle interurbane.

Dopo l'avvio del contratto, il Comune di Monza verificava tramite incaricato di sua fiducia la congruità dei servizi effettivamente prestati dalla Provincia nell'ambito dell'Accordo e poiché risultavano sensibilmente inferiori a quelli oggetto dell'Accordo (i chilometri aggiuntivi afferenti il territorio di Monza erano sensibilmente inferiori rispetto a quelli previsti; la tariffa integrata tra le linee urbane e quelle interurbane non era stata ancora applicata), ritenendo ingiustificato il pagamento dell'intero contributo comunale di euro 2.685.576, essendo prestati servizi corrispondenti alla metà di tale importo, informava la Provincia della

discrepanza riscontrata e chiedeva di poter organizzare un incontro tecnico per affrontare congiuntamente la questione.

La Provincia opponeva che il contributo comunale doveva considerarsi fisso e immutabile come indicato nell'Accordo di Programma e non rapportato all'effettivo valore dei servizi pattuiti e resi.

A fronte dell'impossibilità di raggiungere una comune interpretazione della clausola dell'Accordo di Programma, il Comune avviava un formale procedimento di verifica dei servizi resi nella città di Monza e del relativo costo, riservandosi di chiedere la ripetizione di quanto eventualmente versato in acconto.

Dalla verifica, svolta nell'assenza della Provincia e degli altri soggetti interessati – malgrado fossero stati invitati, emergeva che i chilometri aggiuntivi effettivamente percorsi su Monza erano sensibilmente inferiori a quelli programmati dal Tavolo Tecnico e che la tariffa integrata tra le linee urbane e quelle extraurbane (il cui costo era stimabile in euro 300.000 a carico del gestore) non era stata implementata.

Alla luce di una serie di elementi e delle indicazioni fornite dalla Provincia, il Responsabile concludeva la fase istruttoria con apposita relazione dell'11 marzo 2009, che evidenziava che il contributo comunale effettivamente giustificato rispetto ai servizi prestati e, quindi, dovuto dal Comune alla Provincia era pari a poco più di euro 700.000 annui, precisamente ad euro 730.000 per gli anni 2008 e 2009.

La Provincia contestava che l'importo fissato nell'Accordo fosse modificabile e, da un lato notificava al Comune di Monza formale atto di diffida e costituzione in mora a versare le rate mensili 2009 (il Comune di Monza, assumendo di aver versato per il 2008 l'importo massimo e che residuava un suo credito di 1.900.000 euro che doveva essere restituito dalla Provincia, intendendo procedere a compensazione aveva sospeso i pagamenti) e dall'altro impugnava davanti al TAR

Lombardia la determinazione n. 62 del 18 marzo 2009 del Comune di Monza con la quale era stato concluso il procedimento volto alla verifica della misura del contributo e gli atti con i quali era stata ridotta la somma dovuta in esecuzione dell'Accordo, chiedendone l'annullamento.

Formulava, anche, domanda di accertamento del diritto a veder eseguito l'Accordo di Programma concluso nell'ottobre 2002 e a vedere riconosciute e trasferite alla Provincia le risorse necessarie ad integrare quelle provinciali per garantire l'espletamento del servizio di trasporto pubblico nel Comune di Monza, per l'importo di euro 2.685.576 + i.v.a. rimodulato in base al ribasso praticato e, quindi, di euro 2.679.105 + i.v.a..

La Provincia deduceva una serie di censure con le quali sosteneva che l'Accordo di Programma non poteva essere modificato unilateralmente dal Comune e che l'importo di 2.685.576 di euro era fisso e imm modificabile.

Il Comune di Monza contestava le deduzioni di parte ricorrente, opponendo la correttezza del proprio comportamento e degli esiti dell'istruttoria e, in via subordinata, per l'ipotesi che le previsioni dell'Accordo di Programma fossero effettivamente interpretabili secondo la prospettazione della Provincia, proponeva ricorso incidentale chiedendo che fosse accertata l'illegittimità dell'Accordo di Programma.

Il TAR Lombardia, con sentenza n. 5296 del 2009, accoglieva il gravame promosso dalla Provincia di Milano e rigettava il ricorso incidentale proposto dal Comune di Monza.

Il TAR accoglieva il primo motivo di ricorso con il quale veniva sottoposta al TAR l'interpretazione della clausola contrattuale controversa, ritenendo che il contributo comunale previsto dall'Accordo di Programma fosse fisso e invariabile e che, quindi, non potesse essere rimodulato dal Comune attraverso il procedimento di verifica contestato.

Annullava in conseguenza gli atti impugnati; accertava il diritto della Provincia di Milano all'esecuzione dell'Accordo nei sensi di cui in motivazione; condannava il Comune di Monza al pagamento in favore della Provincia degli importi maturati nel corso del 2009 nei limiti di cui alla domanda; compensava le spese di giudizio.

Il Comune di Monza impugnava la suddetta sentenza, chiedendone l'annullamento o la riforma per i seguenti motivi:

a) rispetto all'accoglimento del ricorso principale:

1) violazione e falsa applicazione degli artt. 1362 e segg. del codice civile; difetto di motivazione e travisamento dei presupposti di fatto e di diritto; illogicità manifesta; contraddittorietà; violazione e falsa applicazione del d. lgv. n. 267 del 2000; violazione della l. reg. n. 22 del 1998 e della l. n. 241 del 1990;

2) erroneità del criterio interpretativo seguito dal TAR ed erroneità della reiezione delle argomentazioni svolte dalla difesa comunale;

b) con riferimento al rigetto del ricorso incidentale:

1) difetto e carenza di motivazione; travisamento dei presupposti di fatto e di diritto; violazione e falsa applicazione della l. reg. n. 22 del 1998; manifesta illogicità.

Si costituiva in giudizio la Provincia di Milano che controdeduceva alle censure concludendo per il rigetto dell'appello.

Le parti depositavano memorie difensive e di replica ed alla pubblica udienza del 21 giugno 2011, precisate le conclusioni nei termini di cui agli atti difensivi, il giudizio veniva assunto in decisione.

## DIRITTO

1.- La questione controversa attiene all'interpretazione dell'art. 7, comma 2 dell'Accordo di Programma intercorso tra la Provincia di Milano e il Comune di Monza, con il quale erano regolamentate le reciproche obbligazioni assunte con tale accordo.

La clausola citata, nella stesura del 22 ottobre 2002, dopo aver chiarito che la Provincia si sarebbe impegnata, trattenendole, “*ad attribuire alle linee comunali del Comune di Monza le risorse conferite dalla Regione Lombardia per l’espletamento dei servizi minimi essenziali nel territorio del Comune di Monza*” stabiliva che “*Il Comune, a fronte degli impegni presi dalla Provincia di Milano di cui al comma 7.1, in merito all’effettuazione delle gare del trasporto pubblico locale, si impegna a trasferire alla stessa Provincia di Milano le risorse necessarie all’espletamento del servizio di trasporto pubblico urbano che completi il livello dei servizi minimi essenziali, per un importo annuo pari a 2.685.576 +i.v.a., per 7 anni, durata del contratto di affidamento dei servizi di trasporto pubblico. La Provincia di Milano si impegna, a fronte del trasferimento di tali risorse, a prevedere nei documenti di gara l’offerta di servizio definito nell’allegato Documento elaborato dal tavolo tecnico di cui all’art. 6, documento che fa parte integrante del presente Accordo*”.

Quanto ai servizi di completamento da eseguirsi sulle linee monzesi, essi erano definiti dal tavolo tecnico riunitosi in data 13 novembre 2002 e consistevano nell’aumento dei chilometri di percorrenza delle linee urbane e interurbane afferenti il territorio di Monza rispetto a chilometri percorsi ante gara, ossia 485.485,3 chilometri in più rispetto alle linee urbane comunali e all’applicazione di una tariffa integrata tra le linee urbane e interurbane afferenti il territorio di Monza, oltre l’obbligo per il gestore del servizio di prevedere un miglioramento del parco autobus relativo alle linee dell’Accordo di Programma in termini di anzianità dei mezzi ad emissione di anidride carbonica.

2.- Come detto avanti, la questione su cui verte la controversia riguarda la portata della citata clausola ed in particolare se l’importo di euro 2.685.576,00 da corrispondersi dal Comune di Monza alla Provincia di Milano sia una somma forfettariamente determinata, comunque dovuta dal Comune di Monza alla Provincia per il servizio di trasporto pubblico urbano o possa essere modulata in ragione della misura in cui la Provincia assolva ai propri impegni.

Le posizioni delle parti sul punto sono nettamente contrapposte: secondo il Comune di Monza, l'importo di euro 2.685.576 non costituirebbe una somma forfettariamente dovuta alla Provincia, bensì l'impegno massimo di spesa del Comune per i servizi aggiuntivi di completamento previsti dal Tavolo tecnico richiamato nell'art. 7.2 dell'Accordo di Programma.

La Provincia di Milano, la cui tesi è stata fatta propria dal TAR Lombardia, assume, invece, che trattasi di una somma forfettariamente determinata, insuscettibile di modifica, perché convenzionalmente concordata.

Il TAR, come anticipato, nel ricercare il significato giuridicamente rilevante delle proposizioni contenute nella specifica previsione convenzionale di cui al controverso art. 7.2, facendo applicazione dei principi ermeneutici contenuti negli artt. 1362 e ss. cod. civ., ha concluso nel senso che *“l’obbligo che convenzionalmente investe il Comune di Monza, come appare evidente dal significato letterale delle espressioni usate, non soggiace ad alcuna condizione né la sua operatività è subordinata ad ulteriori determinazioni delle parti. L’espressione “si impegna a trasferire” è tale da non creare dubbi di sorta circa le conseguenze che deriveranno in testa al sottoscrittore, così come è sufficientemente determinato, ex art. 1346 c.c., il contenuto dell’obbligazione assunta, consistente nella corresponsione di una somma di denaro esattamente individuata nella sua entità senza ulteriori specificazioni?”*.

3.- L'interpretazione fornita dal TAR Lombardia non può essere condivisa, in quanto basata su una lettura parziale della clausola che, essendo tutt'altro che di chiara formulazione, richiedeva un'esegesi oltre che letterale anche logico - sistematica.

L'art. 1362 del codice civile stabilisce che *“nell’interpretare il contratto si deve indagare quale sia stata la comune intenzione delle parti e non limitarsi al senso letterale delle parole. Per determinare la comune intenzione delle parti, si deve valutare il loro comportamento complessivo anche posteriore alla conclusione del contratto”*.

Orbene, una lettura della clausola conforme ai principi dettati dall'art. 1362 e segg. cod. civ., evidenzia un rapporto di sinallagmaticità tra il trasferimento delle risorse (somma di 2.685.576,00) e il complesso dei servizi che la Provincia è tenuta ad espletare.

Esiste, dunque, un'interdipendenza funzionale delle reciproche obbligazioni sicché l'importo di 2.685.576 costituisce il corrispettivo dovuto dal Comune di Monza a fronte dell'integrale "esatto" adempimento da parte della Provincia a tutti gli impegni assunti, che comprendono anche i servizi definiti nel documento elaborato dal Tavolo Tecnico.

Una diversa interpretazione della clausola, quale quella prospettata dalla Provincia e condivisa dal TAR non solo non corrisponde al significato letterale della locuzione usata nell'Accordo che fa riferimento alle risorse necessarie all'espletamento del servizio di trasporto pubblico urbano *che completi il livello dei servizi minimi essenziali*, ma determina un trasferimento di risorse senza causa, ove – come accaduto – non è stato completato il livello dei servizi minimi.

Deve ritenersi, pertanto, che l'importo in numerario sta ad indicare il valore da computare ai fini della gara e, quindi, il limite massimo delle risorse che il Comune di Monza si impegna a trasferire quale corrispettivo di tutti i servizi previsti dall'Accordo.

4.- Il Comune di Monza, invero, ha sempre evidenziato la necessaria interdipendenza tra l'entità del contributo comunale e i servizi di completamento, sottolineando che l'amministrazione comunale, essendo un ente pubblico, deve rendere conto e giustificare la spesa pubblica con il perseguimento dell'interesse generale di cui l'ente è portatore e non può corrispondere importi superiori ai servizi effettivamente erogati.

Il TAR sul punto osservava che "...quanto alla sostenuta interdipendenza funzionale delle reciproche obbligazioni, nel senso che il contributo sarebbe dovuto nella sola misura corrispondente

*al valore dei servizi integrativi, l'affermazione esprime un generale principio di economicità cui improntare la gestione delle risorse pubbliche che, tuttavia, non può rivestire alcuna efficienza ai fini di contrastare l'inequivoco tenore letterale della clausola negoziale avente, in quanto tale, efficacia vincolante...; Priva di pregio è inoltre la paventata possibilità di configurazione di una ipotesi di responsabilità contabile a carico del Comune trattandosi di un rischio connaturato a qualsiasi scelta gestionale e che non può assurgere a criterio interpretativo..”.*

Le conclusioni del TAR non appaiono del tutto convincenti.

Fermo, infatti, che nell'ambito dell'Accordo di Programma, trovano applicazione i principi civilistici in materia di obbligazioni e contratti in quanto compatibili, sicché l'interpretazione delle clausole dubbie va fatta facendo applicazione dei principi ermeneutici contenuti nell'art. 1362 e segg. del codice civile, e non già avendo presenti le eventuali responsabilità contabili dell'amministrazione per un accordo dannoso, è fatto certo che l'Accordo di cui si discute è un contratto a titolo oneroso, commutativo e non già aleatorio, tra le cui prestazioni vi è interdipendenza funzionale, che non consente un'irragionevole sproporzione tra di esse.

Va, quindi, condivisa, in base ai più volte richiamati principi ermeneutici in materia contrattuale, la prospettazione del Comune che ha dimostrato l'irragionevolezza e sproporzione tra le prestazioni, ove si consideri fisso e imm modificabile l'importo di euro 2.685.576 indicato nell'Accordo.

5.- Sull'entità dell'importo, il TAR, respingendo la censura del Comune di Monza, rilevava che *“i costi annuali che il Comune sosteneva precedentemente per il medesimo servizio, peraltro, come già evidenziato, erano di gran lunga superiori a quelli odierni (3.420.000 contro 2.685.576) e, benché siano degne di pregio le valutazioni della resistente circa le ragioni per le quali una gestione integrata comporti un rilevante abbattimento dei costi, appare tuttavia irragionevole ipotizzare che tale abbattimento possa attestarsi su percentuali superiori al 70% come in questa sede si vorrebbe sostenere”.*

Invero, il TAR non ha considerato che il maggior costo di 3.420.000 sostenuto dal Comune (e in parte dai Comuni limitrofi) durante le proroghe degli affidamenti diretti rappresentava una copertura delle perdite del servizio erogato da TPM (al tempo gestore del trasporto pubblico che comprendeva tanto le linee urbane (850.000 Km), quanto quelle interurbane (Km 1.200.000 bus/anno).

La riforma voluta dalla l. reg. n. 22 del 1998 non solo consentiva riforme gestionali derivanti dalla ottimizzazione dei lotti e dall'affidamento a mezzo gara, ma le eventuali perdite relative alle linee interurbane non sarebbero state più sostenute dai Comuni, ma dalle Province competenti a gestire tali percorrenze.

Poiché, dei 3,4 milioni di euro pagati in passato dal Comune, solo 1,4 milioni erano riferibili alle linee urbane, l'importo di euro 2.685.576 previsto dall'Accordo di Programma sarebbe sproporzionato in danno della Provincia ove si considerassero le perdite delle passate gestioni e sproporzionato in danno del Comune, ove fosse il corrispettivo del trasporto urbano.

In conclusione, l'importo di cui al punto 7.2 dell'Accordo, non essendo un contributo ma un corrispettivo, si giustifica solo se rapportato all'insieme delle prestazioni a carico della Provincia e quindi suscettibile di essere modulato in ragione delle effettive prestazioni rese dalla Provincia.

6.- La diversa interpretazione seguita dalla Provincia finisce con il configurare l'Accordo di Programma una sorta di contratto aleatorio, il cui corrispettivo di euro 2.685.576 sarebbe comunque dovuto alla Provincia in cambio del servizio di trasporto urbano, indipendentemente dalle modalità di espletamento.

Tale tipo di contratto, invero non ammissibile per enti pubblici, non risulta corrispondere alla reale volontà delle parti che hanno collegato la prestazione delle risorse economiche al completamento dei servizi essenziali quali definiti dal tavolo tecnico.

7.- La circostanza che il tavolo tecnico, in seno al quale erano rappresentati entrambi gli Enti interessati, si sia riunito in epoca successiva alla sottoscrizione dell'Accordo non incide in alcun modo sulla natura integrativa dell'Accordo, in quanto la tempistica procedimentale è stata stabilita dalle parti stesse che a tale documento hanno dato valenza di parte integrante.

Tanto comporta che i servizi c.d. di completamento erano dedotti nel rapporto sinallagmatico e solo la concreta individuazione era rimessa al Tavolo Tecnico, fermo restando che ai fini economici, l'importo di tali servizi non poteva superare la soglia massima di euro 2.685.576 che costituiva il tetto massimo delle risorse che il Comune assumeva a suo carico.

Sta di fatto che dalla verifica fatta dal Comune di Monza, alla quale erano stati invitati la Provincia e gli altri soggetti interessati, emergeva che i chilometri aggiuntivi effettivamente percorsi su Monza erano sensibilmente inferiori a quelli programmati dal Tavolo Tecnico e si confermava che la tariffa integrata tra le linee urbane e quelle extraurbane (il cui costo era stimabile in euro 300.000 a carico del gestore) non era stata implementata e che la sostituzione del parco autobus era finanziato dalla Regione Lombardia nella misura del 50%.

Si imponeva, quindi, una via concertata per rimodulare l'importo in relazione ai servizi prestati dalla Provincia.

Per quanto sin qui esposto, l'appello deve essere accolto.

Sussistono giusti motivi per disporre la compensazione tra le parti delle spese di giudizio.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta) definitivamente pronunciando sull'appello, come in epigrafe proposto, e in riforma della sentenza impugnata, lo accoglie nei sensi di cui in motivazione.

Compensa le spese del doppio grado di giudizio.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.  
Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 21 giugno 2011 con  
l'intervento dei magistrati:

Stefano Baccharini, Presidente

Francesco Caringella, Consigliere

Carlo Saltelli, Consigliere

Eugenio Mele, Consigliere

Doris Durante, Consigliere, Estensore

**L'ESTENSORE**

**IL PRESIDENTE**

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

Il 19/10/2011

IL SEGRETARIO

(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)