SENTENZA DEL TRIBUNALE (Quinta Sezione)
11 giugno 2002 *

Nella causa T-365/00,

Alsace International Car Service SARL (AICS), con sede in Strasburgo (Francia), rappresentata dagli avv. J.C. Fourgoux e J.L. Fourgoux, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Parlamento europeo, rappresentato dai sigg. O. Caisou-Rousseau e D. Peterheim, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuto,

* Lingua processuale: il francese.

avente ad oggetto il ricorso relativo, da una parte, alla domanda di annullamento della decisione del Parlamento 4 ottobre 2000 con cui è stata respinta la richiesta della ricorrente del 5 settembre 2000 concernente la validità del contratto concluso tra il Parlamento e la Coopérative Taxi 13 e, dall'altra, alla domanda di risarcimento del preteso danno subìto a seguito di tale decisione,

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Quinta Sezione),

composto dai sigg. J.D. Cooke, presidente, R. García-Valdecasas e dalla sig.ra P. Lindh, giudici,

cancelliere: sig.ra D. Christensen, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 5 febbraio 2002,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti

1 La ricorrente è una società di noleggio di autovetture con autista avente sede a Strasburgo.

2 Il 23 marzo 1995 il Parlamento concludeva con l'Associazione centrale dei tassisti della comunità urbana di Strasburgo — Taxi 13 (in prosieguo: l'«ACATS Taxi 13») un contratto per il trasporto di persone in autovetture prive di segni di riconoscimento con autista, in occasione delle sessioni parlamentari a Strasburgo.

3 Tale attività di trasporto di persone dava luogo a procedimenti penali avviati, nel 1998, dal procuratore presso il Tribunal de grande instance di Strasburgo nei confronti di parecchi dirigenti e soci dell'ACATS Taxi 13 per abuso di fiducia, lavoro clandestino ed esercizio illegale dell'attività di trasporto di persone su strada.

4 Il 13 novembre 1998 il Parlamento e l'ACATS Taxi 13 decidevano di risolvere il loro contratto a far data dal 23 marzo 1999. Un nuovo soggetto denominato Coopérative Taxi 13, costituito il 12 ottobre 1998, subentrava all'ACATS Taxi 13 nell'esecuzione di tale contratto fino alla sua scadenza.

5 Il 27 gennaio 1999 il Parlamento apriva una procedura di aggiudicazione di appalto (bando di gara n. 99/S 18-8765/FR) per il trasporto di persone (deputati, funzionari o invitati del Parlamento) in autoveicoli privi di segni di riconoscimento con autista, a prezzi forfettari, in occasione delle sessioni parlamentari a Strasburgo. È pacifico che questi servizi sono, di fatto, identici a quelli precedentemente forniti al Parlamento dall'ACATS Taxi 13.

6 Il 10 febbraio 1999 la ricorrente presentava un'offerta al Parlamento criticando contestualmente le condizioni della gara d'appalto. Essa lamentava che tali condizioni potrebbero essere soddisfatte unicamente da un offerente associato a tassisti indipendenti che contravvengano alla legge francese. Essa sosteneva, in

particolare, che solo un'impresa che svolge attività di autorimessa (servizio limousine — autovettura di noleggio da rimessa) sarebbe in grado di soddisfare le richieste del Parlamento nel rispetto della normativa applicabile al settore del trasporto di persone a titolo oneroso.

7 Il Parlamento attribuiva infine l'appalto controverso alla Coopérative Taxi 13, concludendo con essa un contratto in data 31 marzo 1999 (in prosieguo: il «contratto del 31 marzo 1990»).

8 Il 7 aprile 1999 il Parlamento informava la ricorrente di aver respinto la sua offerta. L'8 giugno 1999 la ricorrente proponeva ricorso (in prosieguo: la «causa T-139/99») contro tale decisione. Essa lamentava, in sostanza, che la propria offerta era stata esclusa a vantaggio di professionisti — i conducenti di taxi — soggetti ad uno statuto e ad una normativa specifica che vietava loro di offrire e di prestare i servizi di trasporto controversi con taxi privi di segni di riconoscimento.

9 Il Tribunale respingeva tale ricorso con sentenza 6 luglio 2000, causa T-139/99, AICS/Parlamento (Racc. pag. II-2849; in prosieguo: la «sentenza 6 luglio 2000»).

10 Con ordinanza 21 giugno 2001, causa C-330/00 P, AICS/Parlamento (Racc. pag. I-4809), la Corte respingeva il ricorso avverso la sentenza di primo grado proposto dall'AICS.

11 A conclusione dei procedimenti penali avviati nel 1998 (v. precedente punto 3), il Tribunal correctionnel di Strasburgo accertava, con sentenza 7 aprile 2000, due distinte infrazioni a carico dei trenta tassisti indipendenti soci dell'ACATS Taxi

13 che avevano prestato servizi di trasporto al Parlamento, vale a dire il reato di «prestazione di attività lavorativa dissimulata», da un lato, e quello di «esercizio di attività di trasporto pubblico di persone su strada senza iscrizione nel registro dei trasportatori», dall'altro.

12 La ricorrente inviava copia di tale sentenza al presidente del Parlamento, con lettera 15 giugno 2000, richiamando la sua attenzione sulla reiterazione delle pratiche censurate dal Tribunal correctionnel di Strasburgo constatata in occasione della sessione parlamentare del mese di giugno 2000. La ricorrente asseriva, inoltre, di auspicare la cessazione di tali pratiche illecite.

13 Il presidente del Parlamento le rispondeva, in data 1° settembre 2000, precisando che la sentenza del Tribunal correctionnel di Strasburgo era stata pronunziata contro i tassisti indipendenti soci dell'ACATS Taxi 13, soggetto giuridicamente distinto dalla Coopérative Taxi 13 alla quale il Parlamento, da allora, affidava il servizio di trasporto controverso. Dopo aver ricordato alla ricorrente che il suo ricorso era stato respinto con sentenza 6 luglio 2000, il presidente del Parlamento aggiungeva quanto segue:

«Il Parlamento europeo ritiene che il contratto attualmente in vigore non violi la legislazione francese e posso assicurarvi che l'istituzione da me presieduta veglia con la massima attenzione a che l'esecuzione del contratto resti conforme alla normativa applicabile».

14 Con lettera 5 settembre 2000, a conclusione di un'analisi dettagliata della legislazione francese pertinente, la ricorrente chiedeva al presidente del Parlamento «di risolvere da [quel momento] il contratto [con la Coopérative] Taxi 13 e di procedere alla sua attribuzione [a proprio vantaggio] oppure ad una nuova gara d'appalto, con l'esclusione evidentemente di ogni offerta di tassisti indipendenti o di gruppi di tassisti indipendenti, così da ammettere a concorrere solo imprese in grado di eseguire lecitamente le prestazioni».

15 Con lettera 4 ottobre 2000 (in prosieguo: l'«atto impugnato»), il presidente del Parlamento respingeva questa richiesta nei termini seguenti:

«(...) Tengo a precisarVi che [il Parlamento ha] preso attentamente conoscenza delle decisioni pronunciate da[l Tribunale di primo grado delle Comunità europee] e dal Tribunal de grande instance di Strasburgo.

Vi confermo a questo riguardo che, poiché la regolarità dell'aggiudicazione del nuovo contratto d'appalto alla Coopérative Taxi 13 è stata confermata dal Tribunale di primo grado e poiché gli inadempimenti accertati dal Tribunal de grande instance nei confronti dell'Association Taxi 13 non si riscontrano più per quanto riguarda la Coopérative Taxi 13, il Parlamento europeo ritiene che l'esecuzione del contratto sia conforme alla legislazione francese.

(...)

La variazione intervenuta è, evidentemente, l'iscrizione di tale nuova società nel registro del commercio e nel registro dei trasportatori su strada. Quanto all'utilizzazione degli autoveicoli privi di segni di riconoscimento, ho chiesto ai miei servizi di verificare che, quando vengono utilizzati per il trasporto dei parlamentari, i detti autoveicoli non beneficino dei vari vantaggi che la normativa concede solo ai taxi.

Vi preciso, infine, che è stato verificato che gli autisti della Coopérative Taxi 13 sono debitamente coperti da assicurazione quando prestano attività per il Parlamento europeo.

(...)».

Procedimento

16 Con atto introduttivo depositato in cancelleria il 29 novembre 2000, l'AICS ha proposto il presente ricorso.

17 Con atto depositato in cancelleria il 1° febbraio 2000, il Parlamento ha sollevato un'eccezione di irricevibilità ai sensi dell'art. 114 del regolamento di procedura.

18 Con ordinanza del Tribunale 8 maggio 2001 l'eccezione d'irricevibilità è stata unita al merito e le spese sono state riservate.

19 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Quinta Sezione) ha deciso di passare alla fase orale e di rivolgere alle parti taluni quesiti scritti. Le parti hanno risposto a questi ultimi nel termine impartito.

20 Le difese orali e le risposte delle parti ai quesiti del Tribunale sono state sentite all'udienza del 5 febbraio 2002.

Conclusioni delle parti

21 La ricorrente conclude che il Tribunale voglia:

— annullare l'atto impugnato;

— condannare il Parlamento a risarcire il danno cagionato da tale atto;

— condannare il Parlamento alle spese.

22 Il Parlamento chiede che il Tribunale voglia:

— dichiarare il ricorso irricevibile o, in subordine, infondato;

— condannare la ricorrente alle spese.

Sulla ricevibilità

Argomenti delle parti

23 A sostegno della sua eccezione d'irricevibilità il Parlamento deduce due motivi.

24 In via principale il Parlamento considera che il presente ricorso, pur presentandosi in forma di ricorso di annullamento, è diretto in realtà ad ottenere la risoluzione del contratto del 31 marzo 1999 ovvero l'annullamento dell'aggiudicazione del contratto d'appalto alla Coopérative Taxi 13. L'atto impugnato non produrrebbe effetti giuridici; lungi dal costituire una decisione nuova, esso sarebbe un atto meramente confermativo delle decisioni anteriori con cui veniva attribuito l'appalto alla Coopérative Taxi 13 anziché alla ricorrente.

25 Inoltre, mentre la ricorrente potrebbe proporre al giudice comunitario, ai sensi dell'art. 232 CE solo un ricorso diretto contro l'omessa emanazione nei propri confronti, da parte del Parlamento, di un atto che non sia una raccomandazione o un parere, nel caso di specie essa contesterebbe al Parlamento l'omessa emanazione di una decisione nei confronti di un terzo, la Coopérative Taxi 13.

26 In subordine, il Parlamento sostiene che il presente ricorso, se dovesse essere considerato diretto contro la decisione di aggiudicazione del contratto d'appalto, sarebbe allora di oggetto identico a quello respinto dal Tribunale con sentenza 6 luglio 2000. Il ricorso a seguito del quale è stata pronunciata tale sentenza era diretto, infatti, contro la lettera con cui il Parlamento informava la ricorrente che la sua offerta non era stata accolta. L'attribuzione del contratto d'appalto alla Coopérative Taxi 13 avrebbe necessariamente e inscindibilmente implicato la

concomitante decisione di non attribuire il contratto agli altri offerenti. Domandando al Tribunale di annullare la decisione di rigetto della propria offerta, la ricorrente avrebbe per forza di cose contestato la decisione del Parlamento di attribuire il detto contratto alla Coopérative Taxi 13. Questo è appunto il ricorso che il Tribunale avrebbe definitivamente respinto con sentenza 6 luglio 2000, in seguito alla quale la ricorrente non ha presentato domanda di revocazione. Se fosse ricevibile, il ricorso in esame permetterebbe alla ricorrente di sottrarsi all'autorità di cosa giudicata inerente a tale sentenza, presentando l'atto impugnato, che si limita a confermare la decisione contestata nella causa T-139/99, come una decisione nuova.

27 La ricorrente ritiene, da parte sua, che l'atto impugnato possa formare oggetto di un ricorso di annullamento. Essa ricorda che, a termini della sentenza 6 luglio 2000, il Parlamento «ha affermato all'udienza che, se la sua interpretazione della legislazione francese si rivelasse inesatta, esso sarebbe obbligato a risolvere il contratto di cui trattasi» (punto 45). Proprio per ricordargli tale incondizionato impegno, la ricorrente avrebbe chiesto al Parlamento, con lettera 5 settembre 2000, alla luce della sentenza del Tribunal correctionnel di Strasburgo 7 aprile 2000, di risolvere «il contratto Taxi 13» e di procedere ad una nuova aggiudicazione del contratto d'appalto. Non accogliendo tale richiesta, l'atto impugnato recherebbe pregiudizio alla ricorrente.

Giudizio del Tribunale

28 Il ricorso ex art. 232 CE mira a far accertare l'illegittima inerzia di un'istituzione. Nel caso di specie, il ricorso di cui si contesta la ricevibilità non è diretto contro un'omissione del Parlamento, ma riguarda l'atto con cui quest'ultimo ha risposto ad una richiesta della ricorrente. Pertanto il motivo del Parlamento basato sulle condizioni di ricevibilità del ricorso di cui all'art. 232 CE è infondato.

29 Per il resto, si deve verificare se, come sostiene il Parlamento, l'atto impugnato sia meramente confermativo della decisione impugnata nella causa T-139/99.

30 È infatti irricevibile un ricorso di annullamento proposto avverso una decisione meramente confermativa di una decisione precedente. Una decisione è semplicemente confermativa di una decisione precedente quando non contenga alcun elemento nuovo rispetto ad un atto precedente e non sia stata preceduta da un riesame della situazione del destinatario del detto atto (sentenza della Corte 10 dicembre 1980, causa 23/80, Grasselli/Commissione, Racc. pag. 3709, punto 18; sentenza del Tribunale 22 novembre 1990, causa T-4/90, Lestelle/Commissione, Racc. pag. II-689, punti 24-27, e ordinanza del Tribunale 4 maggio 1998, causa T-84/97, BEUC/Commissione, Racc. pag. II-795, punto 52).

31 Nella causa T-139/99 la ricorrente chiedeva l'annullamento della decisione del Parlamento 7 aprile 1999 di non assegnarle l'appalto controverso, facendo valere, in particolare, la non conformità del contratto del 31 marzo 1999 con la normativa francese applicabile all'attività dei taxi. Il Tribunale ha verificato se il Parlamento avesse osservato il proprio obbligo di assicurarsi che le condizioni previste dal bando di gara non inducessero i potenziali offerenti a violare la normativa nazionale applicabile alla loro attività. A tal fine esso ha accertato se il Parlamento avesse commesso un errore manifesto nella sua interpretazione della legislazione francese applicabile. Ritenendo che così non fosse, esso ha respinto il motivo riguardante la violazione della normativa francese (sentenza 6 luglio 2000, punti 39-46).

32 Nella sua sentenza 7 aprile 2000, il Tribunal correctionnel di Strasburgo si è pronunciato sulla conformità al diritto francese delle condizioni di esecuzione dei contratti stipulati dal Parlamento per il trasporto di persone in autoveicoli adibiti a taxi privi di segni di riconoscimento in occasione delle sessioni parlamentari a Strasburgo. In quanto tale sentenza è stata pronunciata successivamente alla trattazione orale e, a maggior ragione, successivamente alla decisione contestata nella causa T-139/99, il Tribunale non ne ha tenuto conto nella sua sentenza 6 luglio 2000 (v. ordinanza AICS/Parlamento, cit., punto 22).

33 Poiché il Tribunal correctionnel di Strasburgo ha dichiarato che i servizi di trasporto forniti dall'ACATS Taxi 13 erano contrari alla legislazione applicabile all'attività dei taxi, la ricorrente ha chiesto al Parlamento, il 5 settembre 2000, di trarne le conseguenze e di risolvere il contratto del 31 marzo 1999.

34 La sentenza del Tribunal correctionnel di Strasburgo 7 aprile 2000 costituisce, dunque, un elemento nuovo alla luce del quale il Parlamento ha esaminato la richiesta della ricorrente. In risposta a questa, il Parlamento ha sostanzialmente mantenuto la posizione da esso sostenuta nella causa T-139/99, secondo la quale l'aggiudicazione dell'appalto controverso ad un'impresa che gestisce taxi è conforme al diritto francese.

35 La circostanza che il Parlamento non abbia modificato la posizione da esso inizialmente assunta non basta, alla luce della giurisprudenza testé citata, a conferire all'atto impugnato un carattere meramente confermativo della decisione contestata nella causa T-139/99. È chiaro, d'altra parte, che il Parlamento ha adottato l'atto impugnato dopo aver proceduto ad un nuovo esame degli argomenti della ricorrente sulla scorta della sentenza del Tribunal correctionnel di Strasburgo.

36 Rifiutando, nell'atto impugnato, di trarre le conseguenze dalla sentenza del Tribunal correctionnel di Strasburgo, il Parlamento ha preso una decisione che tende a mantenere in essere una situazione giuridica di cui la ricorrente contesta la legittimità. Quest'ultima sostiene, in breve, che un'impresa che gestisce autoveicoli adibiti a taxi non è legittimata ad offrire i servizi che formano oggetto del contratto del 31 marzo 1999, in quanto questi, per loro natura, sono riservati dalla normativa francese alle imprese che esercitano l'attività regolamentata di trasporto detto di «noleggio da grande rimessa».

37 Risulta così chiaramente che l'atto impugnato produce effetti giuridici obbligatori di natura tale da pregiudicare gli interessi della ricorrente quale impresa di trasporto di noleggio da grande rimessa e quale offerente escluso da un contratto d'appalto attribuito ad un'impresa che gestisce autoveicoli adibiti a taxi.

38 Di conseguenza, l'atto impugnato non è meramente confermativo, bensì costituisce una decisione impugnabile con ricorso d'annullamento.

39 Poiché il Parlamento ha adottato una nuova decisione in seguito alla sentenza del Tribunal correctionnel di Strasburgo 7 aprile 2000, il presente ricorso non ha lo stesso oggetto di quello della causa T-139/99, sicché esso non urta contro l'autorità di cosa giudicata inerente alla sentenza 6 luglio 2000.

40 Da tutto quanto precede risulta che il ricorso è ricevibile.

Nel merito

Sulla domanda d'annullamento

Argomenti delle parti

41 La ricorrente sostiene, fondamentalmente, che l'impiego di taxi per il trasporto di persone in vetture prive di segni di riconoscimento quale previsto nel contratto del 31 marzo 1999 concluso tra il Parlamento e la Coopérative Taxi 13 è contrario alla normativa francese. Quest'ultima vieterebbe l'utilizzazione a titolo oneroso di taxi sprovvisti di segni distintivi. Il Parlamento avrebbe contravvenuto, così, sia al suo obbligo di non indurre i potenziali offerenti a violare la normativa nazionale applicabile alla loro attività, sia all'impegno solenne da esso assunto dinanzi al Tribunale (sentenza 6 luglio 2000, punti 41 e 45).

42 La ricorrente rileva che i taxi sono adibiti ad un'attività di servizio di trasporto pubblico disciplinata dalla legge 13 marzo 1937 sull'organizzazione del settore di

attività del taxi e dai relativi decreti d'esecuzione. A questo titolo essi beneficerebbero di taluni vantaggi: autorizzazione a stazionare sulla pubblica via, detassazione sul carburante, IVA ridotta all'acquisto dell'autoveicolo, esonero dal bollo di circolazione per gli autoveicoli e dall'imposta professionale e regime speciale d'ammortamento. In contropartita, i taxi sarebbero costretti ad essere obbligatoriamente provvisti di segni distintivi (tassametro, dispositivo esterno recante la scritta «taxi», targa sigillata al veicolo visibile dall'esterno e numero di autorizzazione di stazionamento).

43 Gli altri servizi di trasporto di persone sarebbero disciplinati dalla legge 30 dicembre 1982, n. 82-1153, detta «legge d'indirizzo dei trasporti interni» (JORF del 31 dicembre 1982), e dai relativi decreti d'applicazione. Il decreto 16 agosto 1985, n. 85-891, relativo ai trasporti urbani di persone e ai trasporti extraurbani di persone su strada (JORF del 23 agosto 1985) precisa, all'art. 1, che le sue disposizioni non si applicano «ai trasporti effettuati dai taxi, dalle vetture di noleggio da rimessa di ogni tipo, dalle ambulanze e dai carri funebri, che sono soggetti a normative speciali».

44 La ricorrente sostiene così che gli autoveicoli destinati all'attività di taxi non possono essere utilizzati, neppure occasionalmente, per altri servizi di trasporto a titolo oneroso.

45 Per questo, con sentenza 7 aprile 2000, il Tribunal correctionnel di Strasburgo avrebbe condannato taluni membri dell'ACATS Taxi 13 a titolo personale per aver svolto un'attività lavorativa illegale per il Parlamento, in quanto l'attività di tassista indipendente esclude l'attività di trasporto pubblico di persone da essi esercitata per conto del Parlamento rimovendo dai rispettivi autoveicoli i segni distintivi del taxi.

46 L'eventuale iscrizione della Coopérative Taxi 13 nel registro delle imprese di trasporto pubblico di persone su strada sarebbe, a questo riguardo, indifferente.

Questa iscrizione non potrebbe eliminare, infatti, l'infrazione, accertata dal Tribunal correctionnel di Strasburgo, derivante dall'utilizzazione di autoveicoli adibiti a taxi sprovvisti di taluni loro segni distintivi per servizi eccedenti i limiti regolamentari del loro impiego.

47 La ricorrente aggiunge che il Parlamento sapeva dal 1985 o, per lo meno, dal 1992 che le condizioni d'esecuzione dei servizi di trasporto controversi erano in contrasto con la legge francese.

48 La ricorrente sottolinea, infine, che, nel corso dell'udienza nella causa T-139/99, il Parlamento aveva affermato «che, se la sua interpretazione della legislazione francese si rivelasse inesatta, esso sarebbe obbligato a risolvere il contratto». Poiché il Tribunal correctionnel di Strasburgo ha definitivamente risolto la questione della legalità dei servizi di trasporto controversi, il Parlamento sarebbe tenuto ad onorare il proprio impegno.

49 Il Parlamento respinge queste censure.

50 Il Parlamento fa valere, in primo luogo, che i servizi fornitigli dalla Coopérative Taxi 13 sono servizi di trasporto detti «privati». Esso ricorda che, in Francia, i trasporti interni sono disciplinati dalla legge 30 dicembre 1982, n. 82-1153, il cui art. 29 recita:

«I trasporti extraurbani di persone su strada comprendono le seguenti categorie:

(...)

— servizi privati;

(...)

I servizi privati possono essere organizzati dagli enti pubblici territoriali, dalle imprese e dalle associazioni per le loro normali esigenze di funzionamento, in particolare per il trasporto del loro personale o di loro membri.

La definizione di questi servizi e le condizioni in cui essi sono eseguiti sono fissati con decreto previo parere del Consiglio di Stato (...)».

51 Il Parlamento fa riferimento anche alle disposizioni del decreto 7 aprile 1987, n. 87-242, relativo alla definizione e alle condizioni di esecuzione dei servizi privati di trasporto extraurbano di persone su strada (JORF dell'8 aprile 1987, pag. 3980), che dispone:

«I trasporti del proprio personale organizzati per le loro normali esigenze di funzionamento dagli enti pubblici territoriali, compresi gli istituti scolastici, le imprese e le associazioni, sono considerati servizi privati [art. 1].

Sono altresì considerati servizi privati ove rispondano alle loro normali esigenze di funzionamento:

a) I trasporti organizzati da enti pubblici territoriali o da loro consorzi per particolari categorie di cittadini, nel contesto di attività rientranti nelle loro proprie competenze, ad esclusione di ogni spostamento a fini turistici;

(...)

d) I trasporti organizzati da imprese per la loro clientela (...)

e) I trasporti organizzati da associazioni per i loro soci, purché tali spostamenti siano in relazione diretta con l'oggetto statutario dell'associazione e lo scopo principale dell'associazione non sia il trasporto dei propri soci o l'organizzazione di viaggi turistici [art. 2].

I trasporti di cui all'art. 2 del presente decreto devono essere eseguiti a titolo gratuito con autoveicoli di proprietà dell'organizzatore o con autoveicoli da questi noleggiati senza conducente. Solo un'impresa iscritta nel registro delle imprese di trasporto pubblico di persone su strada può mettere a disposizione dell'organizzatore autoveicoli con conducente [art. 3]».

52 Certo, la sentenza del Tribunal correctionnel di Strasburgo 7 aprile 2000 preciserebbe che «l'attività diversa da quella di tassista indipendente esercitata

dagli imputati per fornire prestazioni di trasporto di persone in esecuzione dei contratti stipulati con il Parlamento europeo il 1° settembre 1988 e il 27 luglio 1991, poi il 23 marzo 1995, non può essere considerata un servizio privato di trasporto extraurbano di persone su strada, servizio di cui all'art. 29 della legge 30 dicembre 1982 e al decreto (...) 7 aprile 1987, n. 87-242, in quanto il Parlamento europeo non rientra evidentemente in nessuna delle categorie di organizzatori elencate da tali disposizioni». Il Parlamento ritiene, tuttavia, che questa interpretazione, poco argomentata, richieda parecchie attenuazioni.

53 Innanzi tutto questa sentenza, anche se ha autorità di cosa giudicata, varrebbe soltanto per i fatti e per le parti della causa.

54 In secondo luogo, questa interpretazione sarebbe formulata in una pronuncia di primo grado e non in una sentenza della Corte di cassazione.

55 In terzo luogo, il decreto n. 87-242 dovrebbe essere interpretato in un senso conforme alle disposizioni della legge n. 82-1153 che esso applica. Ora, l'art. 5 di questa legge preciserebbe che i trasporti che soggetti pubblici o privati organizzano per proprio conto sono servizi privati. Se è vero che gli artt. 1 e 2 del decreto n. 87-242 non riguardano esplicitamente il caso di un'organizzazione internazionale quale il Parlamento, quest'ultimo è tuttavia del parere che, ai sensi dell'art. 5 della legge n. 82-1153, il trasporto dei propri membri non sia un trasporto pubblico. Ai fini dell'applicazione del decreto n. 87-242, il Parlamento ritiene di dover essere equiparato ad un ente pubblico territoriale, ad un'impresa o ad un'associazione che effettuino un servizio privato.

56 Ritenendo di aver così dimostrato il carattere privato dei servizi di trasporto controversi, il Parlamento cerca, in secondo luogo, di fare chiarezza sul regime giuridico applicabile al trasporto a mezzo taxi, ai segni distintivi richiesti a questo proposito e agli autoveicoli utilizzati per questi servizi.

57 Il Parlamento ammette che il trasporto a mezzo taxi rientri esclusivamente nel trasporto pubblico (v. art. 1 del decreto 2 marzo 1973, n. 73-225, relativo alle gestione dei taxi e delle autovetture di rimessa, JORF del 3 marzo 1973). Come contropartita dei vantaggi e delle agevolazioni loro accordati (stazionamento sulla pubblica via, riduzioni delle accise sul carburante, aliquota IVA ridotta), i taxi dovrebbero essere facilmente identificabili mediante segni distintivi.

58 Ciò non significherebbe, tuttavia, che il veicolo in quanto tale sia per questo esclusivamente destinato al trasporto pubblico di persone a titolo oneroso. Sarebbe ammesso che, spegnendo, nascondendo o smontando il dispositivo esterno, l'autoveicolo possa essere utilizzato dal proprietario o dai suoi dipendenti a fini privati, fermo restando che, in casi del genere, l'utilizzatore non può legittimamente fruire dei vantaggi e delle agevolazioni riservati all'utilizzazione dell'autoveicolo come taxi. Secondo il Parlamento, il proprietario gode, nel rispetto delle leggi e dei regolamenti pertinenti, del diritto di utilizzare il proprio autoveicolo così privato dei relativi segni di riconoscimento, in particolare per il trasporto extraurbano di persone su strada, alle condizioni previste dall'art. 3, seconda frase, del decreto 7 aprile 1987, n. 87-242, vale a dire previa iscrizione nel registro delle imprese di trasporto pubblico di persone su strada.

59 Il Parlamento sostiene che questa interpretazione è conforme a quella delle autorità francesi. A riprova esso produce una lettera del 13 agosto 2001 del Ministero dell'Interno indirizzata al presidente della Federazione nazionale dei tassisti indipendenti, i cui punti pertinenti sono del seguente tenore:

«Vi confermo che la società "taxi 13" rispetta il contratto del Parlamento europeo nel contesto delle disposizioni del decreto 7 aprile 1987 relativo ai servizi privati di trasporti extraurbani di persone su strada adottate in applicazione dell'art. 29 della legge d'indirizzo sui trasporti interni del 30 dicembre 1982.

I tassisti della "taxi 13" iscritti nel registro dei trasporti in conformità all'art. 7 della legge 30 dicembre 1982 possono esercitare detta attività di servizi privati con il loro autoveicolo adibito a taxi.

(...)

Mi sono appena rivolto al Prefetto del dipartimento del Bas-Rhin per ricordargli i punti di cui sopra e domandargli di pregare i servizi di polizia e di gendarmeria nonché l'ispettorato del lavoro per il settore trasporti di dar prova di maggior discernimento nelle loro attività di controllo nei confronti dei soci della "taxi 13". Questi tassisti indipendenti sono perfettamente autorizzati a trasportare parlamentari europei nell'ambito di attività di prestazione di servizi privati e conformemente al contratto che li lega a tale istituzione internazionale.

(...)».

60 Infine, il Parlamento asserisce che, se l'ACATS Taxi 13 è stata condannata per omessa iscrizione nel registro delle imprese di trasporto pubblico di persone su strada, la Coopérative Taxi 13, da parte sua, è appunto iscritta nel detto registro. Così, quest'ultima eserciterebbe per il Parlamento un servizio privato di trasporto di persone su strada con autoveicoli privi di segni di riconoscimento, in conformità alla normativa francese.

61 Di conseguenza, il Parlamento ritiene di non essere tenuto a risolvere il contratto del 31 marzo 1999 e di commettere, se lo risolvesse, un illecito tale da far sorgere la propria responsabilità nei confronti della propria controparte contrattuale.

Giudizio del Tribunale

62 La ricorrente si chiede essenzialmente se nell'atto impugnato il Parlamento potesse legittimamente ritenere che la legislazione francese non ostasse all'esecuzione dei controversi servizi di trasporto di persone con autoveicoli adibiti a taxi.

63 Il Tribunale ha affermato che le istituzioni sono tenute a garantire che le condizioni previste da un bando di gara non inducano i potenziali offerenti a violare la normativa nazionale applicabile alla loro attività. Poiché l'interpretazione del diritto francese compete esclusivamente alle autorità francesi, spetta unicamente al Tribunale stabilire se il Parlamento, nell'atto impugnato, abbia commesso un errore manifesto di valutazione nella sua interpretazione della legislazione francese (sentenza 6 luglio 2000, punti 40-41).

64 Nella causa T-139/99 il Tribunale ha considerato che il Parlamento non aveva commesso un errore manifesto di valutazione affermando che la normativa francese non vietava l'esecuzione per conto del Parlamento di servizi di trasporto a titolo oneroso in taxi privi di segni di riconoscimento, purché tali servizi fossero coperti da un'iscrizione nel registro delle imprese di trasporto pubblico di persone su strada. Il Tribunale ha affermato, infatti, che la ricorrente non era riuscita a dimostrare il carattere manifestamente erroneo della valutazione del Parlamento secondo cui la normativa francese non vieterebbe ai tassisti indipendenti di provvedere ad effettuare, conformemente al bando di gara, servizi privati di trasporto extraurbano di persone su strada (sentenza 6 luglio 2000, punto 42).

65 È giocoforza constatare che questa valutazione da parte del Parlamento è stata in seguito categoricamente infirmata dal chiaro tenore della sentenza del Tribunal correctionnel di Strasburgo 7 aprile 2000.

66 Il giudice francese ha dichiarato, infatti, che «l'attività diversa da quella di tassista indipendente esercitata dagli imputati per fornire prestazioni di trasporto di persone in esecuzione dei contratti stipulati con il Parlamento europeo, il 1° settembre 1988 e il 27 luglio 1991, poi il 23 marzo 1995, non può essere considerata un servizio privato di trasporto extraurbano di persone su strada — servizio di cui all'art. 29 della legge 30 dicembre 1982 e al decreto (...) 7 aprile 1987, n. 87-242, soggetto a dichiarazione preventiva al Prefetto del dipartimento del Bas-Rhin —, in quanto il Parlamento europeo non rientra evidentemente in nessuna delle categorie di organizzatori elencate da tali disposizioni; che risulta, inoltre, dall'art. 1 del decreto (...) 16 agosto 1985, n. 85-891, di applicazione della legge [82-1153], che l'attività dei taxi è esclusa dall'ambito di applicazione della [legge n. 82-1153]».

67 Il Tribunal correctionnel di Strasburgo ha precisato, inoltre, che la normativa francese osta a che la controversa attività di trasporto pubblico di persone sia esercitata con autoveicoli adibiti a taxi. Esso ha dichiarato, infatti, quanto segue:

«Atteso, in definitiva, che l'attività di tassista indipendente esercitata dagli imputati e per la quale essi erano iscritti nel registro degli artigiani escludeva l'attività di trasporto pubblico di persone che essi esercitavano per conto del Parlamento europeo alle condizioni sopra ricordate; che la detta attività di trasporto pubblico di persone poteva essere esercitata solo, da un lato, previa iscrizione nel registro del commercio e delle società e iscrizione nel registro dei trasportatori di persone su strada tenuto presso la direzione dipartimentale della viabilità del Bas-Rhin e, dall'altro, con un veicolo diverso da quello per il quale gli imputati erano in possesso di una licenza di esercizio; che i vincoli connessi al taxi e all'attività di tassista hanno in effetti contropartite non trascurabili come il valore patrimoniale — dopo un certo periodo — della licenza d'esercizio, il diritto di stazionare su aree di sosta del demanio, il beneficio di una detassazione sul carburante, di un'IVA ridotta (5,5%), dell'esonero dal bollo di circolazione e dall'imposta professionale, di ammortamenti privilegiati (...); che questi vantaggi inerenti all'attività dei taxi non possono, a pena di incoerenza, essere propri di un'attività diversa, svincolata dalle limitazioni di cui essi costituiscono la

contropartita; che invano gli imputati sostengono di aver costantemente richiesto informazioni ed autorizzazioni per esercitare un'attività in condizioni di illegalità di cui erano perfettamente al corrente; che l'istruttoria e il dibattimento dimostrano a sufficienza che la pretesa equivocità della legge e del regolamento fatta valere dagli imputati è stata alimentata solamente dalla mala fede di questi (...) nonché dalla compiacenza di taluni rappresentanti dello Stato presso i quali essi cercavano un avallo, a prezzo di intenso lobbying, per ottenere un assetto giuridico per una situazione d'infrazione alla legge in cui essi si erano impudentemente accomodati (...)».

68 Per quanto riguarda le censure mosse dal Parlamento nei confronti di tale sentenza, si deve ricordare che si tratta di una sentenza definitiva, avente autorità di cosa giudicata. Il carattere relativo dell'autorità di cosa giudicata non rimette assolutamente in questione la pertinenza di tale sentenza ai fini della presente controversia in quanto, sul piano di diritto, essa risolve la questione se servizi di trasporto di persone a titolo oneroso possano essere lecitamente prestati al Parlamento mediante taxi privi di segni di riconoscimento e, sul piano di fatto, è pacifico che tali servizi di trasporto sono identici a quelli oggetto del contratto del 31 marzo 1999.

69 Il Tribunale prende, pertanto, atto dell'interpretazione del diritto francese espressa in termini inequivocabili dal Tribunal correctionnel di Strasburgo in tale sentenza. La validità di tale sentenza definitiva non può essere rimessa in questione da una lettera dell'amministrazione francese successiva all'atto impugnato.

70 Di conseguenza, il Tribunale considera che i servizi di trasporto di persone controversi, in quanto effettuati con autoveicoli adibiti a taxi, sono eseguiti in condizioni contrarie alla normativa nazionale applicabile, quale interpretata dal Tribunal correctionnel di Strasburgo.

71 Risulta dall'insieme di questi elementi che il Parlamento ha commesso un errore manifesto di valutazione nel ritenere, alla luce della sentenza del Tribunal correctionnel di Strasburgo 7 aprile 2000, che l'esecuzione del contratto del 31 marzo 1999 fosse conforme alla normativa francese applicabile ai taxi.

72 Poiché il motivo è fondato, si deve annullare l'atto impugnato.

Sulla domanda di risarcimento

Argomenti delle parti

73 La ricorrente ritiene di aver subìto un danno certo a seguito del rifiuto del Parlamento di risolvere il contratto d'appalto dal quale essa è stata esclusa. Essa chiede un indennizzo di euro 10 000 al mese a decorrere dalla data dell'atto impugnato, e ciò fino alla risoluzione del contratto del 31 marzo 1999. Questo importo corrisponderebbe al margine di utile che la ricorrente avrebbe ottenuto se il contratto controverso le fosse stato attribuito.

74 Il Parlamento respinge questa censura e sostiene che l'atto impugnato non ha causato alcun danno alla ricorrente.

75 Il Parlamento ritiene che, anche se risolvesse il contratto del 31 marzo 1999, non sarebbe tenuto a stipulare un contratto d'appalto con la ricorrente. Per soddisfare le proprie esigenze di trasporto, esso potrebbe bandire una nuova gara d'appalto o trovare altri mezzi.

76 Il Parlamento ricorda che la ricorrente non aveva soddisfatto ad uno dei criteri del bando di gara e non era in condizione di fornire l'insieme delle prestazioni richieste, sicché non aveva alcuna possibilità di vedersi attribuire il contratto d'appalto.

77 Il Parlamento sostiene, infine, che il calcolo del preteso danno della ricorrente è basato su di un mancato guadagno. Ora, il risarcimento di un danno del genere presupporrebbe che venga fatta valere la responsabilità contrattuale del Parlamento, e non la sua responsabilità extracontrattuale. In mancanza di qualsiasi contratto con la ricorrente, quest'ultima non può chiedere il risarcimento di un mancato guadagno.

Giudizio del Tribunale

78 Secondo una giurisprudenza costante, ai sensi dell'art. 288, secondo comma, CE, l'insorgere della responsabilità extracontrattuale della Comunità presuppone che siano soddisfatte varie condizioni, relative all'illiceità del comportamento di cui si fa carico all'istituzione, alla realtà del danno e all'esistenza di un nesso di causalità fra il comportamento stesso e il danno lamentato. Ne consegue che non si può ritenere che sia sorta la responsabilità della Comunità europea se non sono soddisfatte tutte queste condizioni (sentenza della Corte 29 settembre 1982, causa 26/81, Oleifici Mediterranei/CEE, Racc. pag. 3057, punto 16, e sentenza del Tribunale 16 ottobre 1996, causa T-336/94, Efisol/Commissione, Racc. pag. II-1343, punto 30).

79 Nella fattispecie il danno lamentato dalla ricorrente deriva dalla perdita di una possibilità di vedersi aggiudicato il contratto d'appalto controverso nell'ipotesi in cui il Parlamento avesse accolto la sua richiesta del 5 settembre 2000. È giocoforza constatare che un danno del genere non presenta un carattere reale e certo tale da far sorgere la responsabilità della Comunità.

80 Nulla permette di ritenere, infatti, che il Parlamento, se non avesse commesso un errore manifesto di valutazione della normativa francese quale interpretata dal Tribunal correctionnel di Strasburgo nella sentenza 7 aprile 2000, avrebbe attribuito il contratto d'appalto di cui trattasi alla ricorrente o bandito una nuova gara d'appalto alla quale quest'ultima sarebbe stata in grado di partecipare.

81 La domanda di risarcimento dev'essere pertanto respinta.

Sulle spese

82 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda.

83 Poiché la ricorrente ne ha fatto domanda, il Parlamento, rimasto sostanzialmente soccombente, dev'essere condannato alle spese, comprese quelle riservate dall'ordinanza del Tribunale 8 maggio 2001.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Quinta Sezione)

dichiara e statuisce:

1) **La decisione del Parlamento 4 ottobre 2000 che respinge la richiesta della ricorrente del 5 settembre 2000 è annullata.**

2) **La domanda di risarcimento è respinta.**

3) **Il Parlamento è condannato alle spese, comprese quelle riservate dall'ordinanza del Tribunale 8 maggio 2001.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo l'11 giugno 2002.

Il cancelliere

H. Jung

Il presidente

J.D. Cooke