

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA — WŁOCHY

Pomoc państwa SA.35842 (2014/C) (ex 2012/NN) — Rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej dla CSTP

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2014/C 156/05)

Pismem z dnia 20 lutego 2014 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Włochy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles
Belgia
Faks: + 32 22961242

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom włoskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA

CSTP SpA to prywatne przedsiębiorstwo, które świadczyło usługi pasażerskiego transportu autobusowego na podstawie koncesji udzielonych mu przez władze regionu Kampanii. Obsługiwało ono głównie sieci autobusowych przewozów regionalnych związanych z tym regionem.

Przed 2007 r. przedsiębiorstwo to starało się o dodatkową (w stosunku do otrzymywanych już środków) rekompensatę z tytułu świadczenia usługi publicznej. Ze względu na odmowę przyjęcia wniosku przez władze regionu przedsiębiorstwo wszczęło postępowanie przed włoskim sądem administracyjnym.

W 2009 r. sprawa została przekazana do włoskiego najwyższego sądu administracyjnego, który podtrzymał wniosek przedsiębiorstwa i nakazał regionowi Kampanii wypłatę dodatkowej rekompensaty dla CSTP za świadczenie usługi publicznej, w okresie od 1997 r. do 2002 r. W grudniu 2012 r. region Kampanii wypłacił przedsiębiorstwu 4,9 mln EUR. Włoski rząd uznał jednak, że warunki niezbędne do zastosowania właściwych przepisów unijnych nie zostały spełnione.

Na obecnym etapie Komisja ma wątpliwości, czy spełniono warunki niezbędne do uznania dodatkowej rekompensaty publicznej dla CSTP za zgodną z przepisami z wymienionych niżej powodów:

- 1) Nie ustalono, czy przedsiębiorstwu CSTP powierzono obowiązek świadczenia usługi publicznej w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007, a jeśli tak, to na podstawie jakiego aktu prawnego.
- 2) Nawet gdyby udało się ustalić fakt powierzenia, bardzo trudno jest wykluczyć nadmierną wysokość rekompensaty ze względu na brak wiarygodnych informacji.
- 3) Nawet gdyby na zakończenie postępowania Komisja doszła do wniosku, że przedsiębiorstwu powierzono obowiązek świadczenia usługi publicznej i że w efekcie poniosło ono koszty netto, inne wymogi formalne zawarte w rozporządzeniu 1370/2007 podważyłyby legalność dodatkowej rekompensaty, która została już wypłacona.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999, wszelka niezgodna z prawem pomoc może podlegać odzyskaniu od beneficjenta.

TEKST PISMA

«La Commissione desidera informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare una procedura ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con notifica elettronica del 5 dicembre 2012, le autorità italiane hanno comunicato, a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, la compensazione integrativa concessa al Consorzio Salernitano Trasporti Pubblici S.p.A. (di seguito "il CSTP") per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus sulla base di concessioni di servizio rilasciate dalla Regione Campania (di seguito "la Regione") nel periodo 1997-2002 (di seguito "il periodo in esame"), in esecuzione di una sentenza del Consiglio di Stato, il supremo organo giurisdizionale amministrativo italiano.
- (2) La notifica è stata protocollata con il numero SA.35842 e, dal 13 dicembre 2012, è trattata come una misura non notificata poiché, in base alle informazioni a disposizione della Commissione, la Regione aveva l'obbligo di corrispondere la compensazione integrativa dovuta al CSTP soltanto a partire dal 7 dicembre 2012, ossia dopo che il governo italiano aveva notificato la misura alla Commissione.
- (3) Le autorità italiane hanno trasmesso informazioni supplementari il 30 gennaio 2013 e il 19 aprile 2013, in risposta alla richiesta di informazioni della Commissione del 19 marzo 2013, ma non hanno risposto alla richiesta di informazioni della Commissione del 27 giugno 2013, nonostante l'invio di due solleciti il 6 agosto 2013 e il 26 settembre 2013.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. L'impresa

- (4) Il CSTP è una società privata che gestisce servizi di trasporto pubblico locale sulla base di concessioni regionali e comunali. Più specificamente, secondo le autorità italiane, nel periodo in esame il CSTP ha effettuato servizi di collegamento con autobus come concessionaria della Regione per un totale di circa 9 milioni di km all'anno.
- (5) Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane, per il succitato servizio relativo al periodo dal 1997 al 2002, la Regione ha già corrisposto al CSTP 131 632 525,80 EUR, di cui 125 869 212,47 EUR per l'esercizio e la gestione del servizio e 5 763 313,32 EUR per gli investimenti. Poiché pare che tale compensazione sia stata concessa al CSTP più di dieci anni prima che la Commissione inviasse la sua prima richiesta di informazioni allo Stato italiano, questa compensazione non sarà oggetto di valutazione nell'ambito della procedura in corso ⁽¹⁾.
- (6) Oltre alle somme di cui sopra già riscosse, il CSTP ha chiesto alla Regione una compensazione integrativa di 14 545 946 EUR, a norma del regolamento (CEE) n. 1191/69 ⁽²⁾, per gli svantaggi economici che avrebbe subito a causa della presunta imposizione di obblighi di servizio pubblico (OSP). Non è chiaro quando tale richiesta sia stata avanzata per la prima volta ma, dopo il rigetto della stessa da parte della Regione, nel marzo 2007 il CSTP ha avviato un procedimento dinanzi al giudice amministrativo italiano.
- (7) Nel 2008 il tribunale amministrativo regionale di Salerno ha respinto il ricorso del CSTP per il riconoscimento del diritto a una compensazione integrativa sulla base del regolamento (CEE) n. 1191/69. Il tribunale ha deciso che, in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ⁽³⁾, il CSTP non poteva chiedere una compensazione per gli svantaggi economici derivati dall'imposizione di obblighi di servizio pubblico senza aver chiesto, in precedenza, la soppressione di tali OSP.

⁽¹⁾ La Commissione rammenta che, a norma dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1), i poteri della Commissione per quanto riguarda il recupero degli aiuti sono soggetti ad un periodo limite di 10 anni. Il periodo limite decorre dal giorno in cui l'aiuto illegale è concesso al beneficiario a titolo di aiuto individuale rientrante in un regime di aiuti. Qualsiasi azione intrapresa dalla Commissione o da uno Stato membro, che agisca su richiesta della Commissione, nei confronti dell'aiuto illegale interrompe il periodo limite.

⁽²⁾ Regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, come modificato (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1).

⁽³⁾ L'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) 1191/69 recita: "Spetta alle imprese di trasporto di presentare alle autorità competenti degli Stati membri domanda per la soppressione totale o parziale di un obbligo di servizio pubblico, qualora tale obbligo comporti per esse svantaggi economici." L'articolo 6, paragrafo 3, recita: "Le autorità competenti degli Stati membri decidono entro il termine di un anno dalla data della presentazione della domanda per quanto concerne gli obblighi di esercizio e di trasporto ed entro il termine di sei mesi per quanto concerne gli obblighi tariffari. Il diritto alla compensazione sorge dal giorno della decisione delle autorità competenti [...]".

2.2. Le sentenze del Consiglio di Stato

- (8) Con sentenza del 27 luglio 2009 (sentenza n. 4683/09), il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso del CSTP contro la pronuncia del tribunale amministrativo regionale di Salerno e ha concluso che il CSTP aveva diritto a ricevere una compensazione integrativa per il servizio pubblico erogato a norma degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Questa sentenza non definisce con precisione da quale atto giuridico e in quale forma siano stati imposti gli obblighi di servizio pubblico, ma sottolinea che a un'impresa che presta un servizio pubblico non può essere rifiutata la richiesta di rimborso dei costi effettivamente sostenuti nell'esecuzione di tale servizio. Il Consiglio di Stato ha inoltre ritenuto che il CSTP avesse diritto a ricevere le compensazioni di servizio pubblico anche in assenza di una richiesta preliminare di soppressione degli OSP.
- (9) Secondo il Consiglio di Stato, l'ammontare esatto della compensazione integrativa dovuta al CSTP doveva essere determinato dalla Regione sulla base di taluni dati desunti dai conti della società, attestanti la differenza fra i costi imputabili alla parte dell'attività del CSTP interessata dall'obbligo di servizio pubblico e l'introito corrispondente. Tuttavia, la Regione ha affermato di non essere in grado di determinare l'importo a causa della mancanza di dati precisi e attendibili.
- (10) Con l'ordinanza n. 8736/2010 del 13 dicembre 2010, il Consiglio di Stato ha nominato un esperto per svolgere tale compito. Secondo le autorità italiane, l'esperto non è stato in grado di determinare lo svantaggio economico da compensare e soltanto con l'aiuto di un ulteriore esperto, nominato dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n. 5897/2011 del 7 novembre 2011, è stato calcolato l'ammontare preciso della compensazione applicando un "metodo induttivo", come ordinato dalla decisione del Consiglio di Stato n. 3244/2011 del 25 luglio 2011. In base a questi calcoli gli esperti hanno concluso che il CSTP ha subito uno svantaggio economico sotto forma di una sottocompensazione solo per il 1998, come risulta dall'applicazione della formula di cui all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Gli esperti non potevano applicare un metodo induttivo per calcolare la sottocompensazione (se esistente) a norma dell'articolo 10 del medesimo regolamento, a causa della mancanza di dati attendibili e del rischio di raddoppiare, con l'applicazione del metodo induttivo, la compensazione calcolata a norma dell'articolo 11. Implicitamente, gli esperti hanno presunto che al CSTP fosse stato imposto un obbligo di natura tariffaria.
- (11) Il Consiglio di Stato ha conseguentemente emesso la sentenza n. 5649/2012 del 7 novembre 2012, imponendo alla Regione di corrispondere al CSTP, entro il 7 dicembre 2012, l'importo di 4 951 838 EUR, che rappresentava l'ammontare della sottocompensazione da esso subita nel 1998. La Regione ha versato la somma al CSTP il 21 dicembre 2012.
- (12) La corresponsione di tale compensazione integrativa da parte della Regione a favore del CSTP in forza della sentenza n. 5649/2012 costituisce la misura notificata e l'oggetto della presente decisione.

2.3. Informazioni/osservazioni aggiuntive trasmesse dalle autorità italiane

- (13) Stando alle autorità italiane, il CSTP, così come altri operatori di servizi di linea regionali di trasporto con autobus, esercitava in base a licenze provvisorie (concessioni) che dovevano essere rinnovate di anno in anno, previa domanda dell'impresa esercente. Tali concessioni conferivano alla società il diritto esclusivo di prestare i servizi in questione.
- (14) Le autorità italiane affermano inoltre che il CSTP ha chiesto alla Regione di rilasciare concessioni finalizzate a fornire servizi sulle tratte interessate ogni anno del periodo in esame e che le concessioni stabilivano sempre che i servizi fossero forniti interamente a rischio delle imprese in questione e, in particolare, senza che la fornitura del servizio costituisse il diritto a una sovvenzione o a una compensazione di qualsiasi natura. Le autorità italiane hanno fornito copia di un modello di concessione del 1973 attestandone la conformità con quello usato con il CSTP per il periodo in esame. Le autorità italiane non hanno però fornito nessun contratto di concessione effettivamente sottoscritto con il CSTP nel periodo in esame.
- (15) Le autorità italiane affermano che, in virtù di tali concessioni, il CSTP era libero di proporre la sostituzione delle forme di trasporto da utilizzare o di chiedere la soppressione totale o parziale dei suoi obblighi di servizio pubblico, qualora tali obblighi avessero comportato per il consorzio uno svantaggio economico, ma il CSTP non ha mai esercitato tale diritto. Le autorità italiane sostengono inoltre che il consorzio non ha mai notificato alla Regione che gli obblighi comportassero svantaggi economici o che prestasse servizi che non avrebbe mantenuto se non fosse stato obbligato a fornirli nel quadro di un OSP. Infine, secondo le autorità italiane, il CSTP non ha mai richiesto la soppressione degli obblighi di servizio pubblico come disposto dall'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1191/69.
- (16) Le autorità italiane dubitano peraltro che il CSTP abbia dimostrato di aver assolto in modo efficiente e corretto gli OSP a norma delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 1191/69, e affermano che il CSTP non disponeva di un sistema di separazione dei conti come disposto, tra l'altro, dall'articolo 1, paragrafo 5, del medesimo regolamento.

2.4. Importo della compensazione

- (17) Come illustrato in precedenza, il Consiglio di Stato ha nominato due esperti per determinare la compensazione integrativa dovuta dalla Regione al CSTP a norma degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Gli esperti hanno presentato la loro relazione il 27 settembre 2012.
- (18) Per quanto riguarda l'obbligo d'esercizio o di trasporto di cui all'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/69, gli esperti hanno ribadito a più riprese nella relazione che le richieste di compensazione integrativa del CSTP non erano suffragate da un numero di dati documentali sufficiente per calcolare l'importo con precisione. Inoltre, le parti (ossia il CSTP e la Regione) hanno anche presentato dati che non trovavano reciproco riscontro o che non erano abbastanza precisi, rivelandosi soltanto approssimativi. Di conseguenza, gli esperti hanno concluso nella relazione che le parti hanno fornito prove documentali inadeguate per la valutazione dello svantaggio economico delle linee di trasporto con autobus, rendendo impossibile qualsiasi stima attendibile in merito, nonostante l'applicazione del "metodo induttivo" disposta dal Consiglio di Stato. Gli esperti concludono pertanto che la compensazione integrativa per l'obbligo d'esercizio o di trasporto, calcolata a norma dell'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/69⁽⁴⁾, dovrebbe essere pari a zero.
- (19) Per quanto riguarda la compensazione integrativa di obblighi di natura tariffaria di cui all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, gli esperti concludono che non è possibile calcolarla in applicazione del paragrafo 2 di tale disposizione, poiché le parti non hanno mai definito la situazione del mercato e, di conseguenza, l'ammontare della compensazione dovrebbe essere calcolato in applicazione del paragrafo 1 di tale disposizione. Gli esperti riconoscono però che non è possibile calcolare la compensazione neanche in applicazione del paragrafo 1, a causa della mancanza o dell'inattendibilità dei dati. Pertanto, è stato applicato il "metodo induttivo" prescritto dal Consiglio di Stato, che implica l'utilizzo del concetto di "costi standard", basato sul "costo unitario standard" e sul numero di chilometri interessati dalla concessione al fine di calcolare se il CSTP sia stato sottocompensato durante il periodo in esame per gli obblighi di natura tariffaria che gli sono stati imposti.
- (20) Su questa base gli esperti hanno calcolato l'ammontare della compensazione integrativa secondo la formula di cui all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, presumendo che al CSTP fossero stati imposti obblighi di natura tariffaria durante il periodo in esame, come sintetizzato nella tabella seguente:

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
A) Ricavi attribuibili a una gestione commerciale	40 303 387,71	42 312 390,51	41 174 023,85	42 399 523,59	42 010 059,97	42 010 059,97
B) Ricavi effettivi attribuibili alla gestione nel caso in oggetto	9 484 545,48	8 705 924,03	8 577 234,29	9 254 374,76	9 447 735,00	9 430 225,00
C) Contributi già pagati	34 106 026,86	29 935 681,81	34 124 760,15	35 199 742,20	33 496 192,00	33 869 048,00
A-(B+C)	- 3 287 184,64	3 670 784,68	- 1 527 970,59	- 2 054 593,37	- 933 867,03	- 1 289 213,03
Compensazione basata sulle tariffe		3 670 784,68				

- (21) Da tali calcoli si deduce che il CSTP potrebbe sostenere di essere stato sottocompensato soltanto nel 1998, a causa dei presunti obblighi di natura tariffaria che gli sono stati imposti. L'ammontare della sottocompensazione era pari a 3 670 784,68 EUR, cui si aggiungono gli interessi legali di 1 281 053,57 EUR, determinando un ammontare della compensazione integrativa pari a 4 951 838,25 EUR che il Consiglio di Stato ha ordinato alla Regione di corrispondere al CSTP e che essa ha effettivamente versato il 21 dicembre 2012.

3. VALUTAZIONE DELL'AUTO

3.1. Esistenza dell'aiuto

- (22) A norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, "[...] sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza".

⁽⁴⁾ L'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/69 prevede che l'ammontare della compensazione relativa all'obbligo di fornire servizi di trasporto è determinato in base alla differenza tra la diminuzione degli ricavi dell'impresa e la diminuzione dei costi derivante dalla soppressione dell'obbligo corrispondente nel periodo in questione.

- (23) Di conseguenza, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, una misura di sostegno costituisce aiuto se risultano cumulativamente soddisfatte le seguenti condizioni:
- il vantaggio deve essere concesso dallo Stato o tramite risorse statali;
 - la misura deve conferire un vantaggio selettivo, favorendo talune imprese o talune produzioni;
 - la misura falsa o rischia di falsare la concorrenza;
 - la misura ha un'incidenza sugli scambi fra gli Stati membri.

3.1.1. Risorse statali e imputabilità

- (24) La Commissione osserva che la sentenza del Consiglio di Stato obbliga la Regione a corrispondere al CSTP una compensazione integrativa per la fornitura di servizi di autobus di linea nel periodo in esame sulle tratte di competenza della Regione. Gli esperti nominati dal Consiglio di Stato hanno calcolato che il CSTP ha subito uno svantaggio economico sotto forma di una sottocompensazione pari a 4 951 838 EUR solo relativamente al 1998, per effetto dei presunti obblighi di natura tariffaria che gli sono stati imposti. Il 21 dicembre 2012 la Regione ha effettivamente versato la somma al CSTP al fine di ottemperare alla sentenza.
- (25) La misura è quindi imputabile allo Stato e le risorse per il pagamento di questa compensazione sono risorse statali.

3.1.2. Vantaggio economico selettivo

- (26) La Commissione osserva innanzitutto che il CSTP svolge un'attività economica, segnatamente il trasporto di passeggeri, dietro corrispettivo. Pertanto, il CSTP dovrebbe essere considerata un'"impresa" ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (27) Per quanto concerne il conferimento di un vantaggio economico selettivo, dalla sentenza *Altmark* discende che la compensazione concessa dallo Stato o tramite risorse statali quale compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere obblighi di servizio pubblico non conferisce un vantaggio a favore di dette imprese e pertanto non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, qualora soddisfi cumulativamente quattro criteri⁽⁵⁾:
- in primo luogo, l'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi sono stati definiti in modo chiaro;
 - in secondo luogo, i parametri di calcolo della compensazione devono essere stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
 - in terzo luogo, la compensazione non deve superare l'importo necessario a coprire la totalità o una parte dei costi determinati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto sia dei relativi ricavi che di un margine di utile ragionevole per l'esecuzione degli obblighi in questione;
 - in quarto luogo, quando la scelta dell'impresa a cui affidare l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico non è effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione deve essere stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe sopportato per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi ricavi nonché di un margine di utile ragionevole per l'assolvimento di detti obblighi.
- (28) Nell'analisi definitiva della misura, la Commissione dovrà valutare se tali criteri siano stati cumulativamente soddisfatti nel presente caso.

A — *Primo criterio: "l'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi sono stati definiti in modo chiaro".*

- (29) Come osservato sopra, non è chiaro né se il CSTP sia stato effettivamente incaricato dell'assolvimento di un OSP, né a quali condizioni. Le autorità italiane non hanno fornito alcun contratto di concessione che riguardi il CSTP, salvo un modello di contratto di concessione che, secondo le autorità italiane, era quello standard nella Regione durante il periodo in esame. Tuttavia, questo modello di contratto era valido da aprile 1972 a dicembre 1973, periodo risalente a più di 20 anni prima del periodo in esame e precedente anche all'entrata in vigore della legge nazionale n. 151/1981, convertita dalla legge regionale n. 16/1983, in base alla quale il CSTP è stato compensato in prima battuta. Il punto 17 di tale documento stabilisce chiaramente che il servizio è svolto a rischio della società, senza che la fornitura dello stesso costituisca il diritto a una sovvenzione o a una compensazione. Il punto 27 stabilisce tariffe applicabili, ma non è chiaro se sia effettivamente imposto al CSTP un obbligo di natura tariffaria.

⁽⁵⁾ Causa C-280/00, *Altmark Trans/Regierungspräsidium Magdeburg* (Raccolta 2003, pag. I-7747, punti 87 e 88).

(30) Anche se il modello di contratto di concessione sembrerebbe contemplare alcuni obblighi di servizio pubblico (ad esempio, ai punti 2, 9 e 10), segnatamente l'obbligo di applicare riduzioni per studenti, lavoratori, insegnanti e i dipendenti pubblici e privati e l'obbligo di trasportare alcune categorie di passeggeri a titolo gratuito, la Commissione dubita che gli stessi obblighi fossero effettivamente applicabili al CSTP nel periodo in esame. In ogni caso, il metodo utilizzato per calcolare la presunta sottocompensazione per tali OSP non fa alcun riferimento a tali obblighi.

(31) Pertanto, in questa fase la Commissione non può adottare una posizione definitiva in merito al rispetto del primo criterio indicato dalla sentenza *Altmark*.

B — *Secondo criterio: "i parametri di calcolo della compensazione devono essere stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente".*

(32) Per quanto riguarda il secondo criterio, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere definiti in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, al fine di garantire che non conferiscano un vantaggio economico tale da favorire l'impresa beneficiaria a scapito delle imprese concorrenti. Tuttavia, la necessità di stabilire previamente i parametri di compensazione non significa che quest'ultima debba essere calcolata in base a una formula specifica. Piuttosto, l'importante è che sia chiaro fin dall'inizio il modo in cui viene determinata la compensazione.

(33) Per quanto riguarda la misura notificata, il Consiglio di Stato ha concluso che il CSTP era autorizzato a ricevere la compensazione integrativa per il servizio pubblico fornito a norma degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Secondo il Consiglio di Stato, la compensazione integrativa doveva essere determinata sulla base di un calcolo effettuato a posteriori applicando un "metodo induttivo" in mancanza di dati necessari e attendibili. Alla luce di queste considerazioni, in questa fase la Commissione ritiene che i parametri sulla base dei quali gli esperti nominati dal Consiglio di Stato hanno calcolato la presunta sottocompensazione non erano stati definiti in via preliminare e, di conseguenza, il secondo criterio della sentenza *Altmark* non sembra essere soddisfatto per quanto riguarda la misura notificata.

C — *Terzo criterio: "la compensazione non supera l'importo necessario a coprire la totalità o parte dei costi determinati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto sia dei relativi ricavi che di un margine di utile ragionevole per l'esecuzione degli obblighi in questione."*

(34) In questa fase la Commissione ritiene che il metodo di calcolo proposto dagli esperti nominati dal Consiglio di Stato e i dati contabili alla base dello stesso non possono escludere il rischio di compensazione eccessiva, come disposto dal terzo criterio della sentenza *Altmark* per le ragioni indicate di seguito.

— Non è chiaro se sia stato applicato un sistema di separazione dei conti durante il periodo in esame, pertanto qualsiasi compensazione retroattiva potrebbe comportare un rischio di compensazione eccessiva.

— La mancanza di dati attendibili ha impedito agli esperti di calcolare qualsiasi compensazione a norma dell'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/1969. Gli esperti precisano che la documentazione ricevuta dalle parti era insufficiente e tale da inficiare qualsiasi stima, ancorché basata sul "metodo induttivo" ordinato dal Consiglio di Stato.

— La Commissione si chiede se la mancanza di dati attendibili per il calcolo dell'ammontare della compensazione, a norma dell'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, possa aver inficiato il calcolo corretto della compensazione integrativa dell'obbligo di natura tariffaria, se esistente. In questa fase la Commissione non può escludere che l'applicazione del "metodo induttivo" disposta dal Consiglio di Stato possa comportare un rischio di compensazione eccessiva. Nello specifico,

— in assenza di una chiara indicazione del modo in cui il "costo unitario standard" e, di conseguenza, i "costi standard" sono stati calcolati, la Commissione non è in grado di prendere posizione sull'utilizzo di "costi standard" come base per il calcolo della compensazione integrativa, ai sensi dell'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 e

— gli esperti hanno calcolato la compensazione integrativa dovuta al CSTP per gli obblighi di natura tariffaria che gli sono stati imposti dalla Regione, come indicato nella tabella seguente:

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
A) Ricavi attribuibili a una gestione commerciale	40 303 387,71	42 312 390,51	41 174 023,85	42 399 523,59	42 010 059,97	42 010 059,97
B) Ricavi effettivi attribuibili alla gestione nel caso in oggetto	9 484 545,48	8 705 924,03	8 577 234,29	9 254 374,76	9 447 735,00	9 430 225,00
C) Contributi già pagati	34 106 026,86	29 935 681,81	34 124 760,15	35 199 742,20	33 496 192,00	33 869 048,00
A-(B+C)	- 3 287 184,64	3 670 784,68	- 1 527 970,59	- 2 054 593,37	- 933 867,03	- 1 289 213,03
Compensazione basata sulle tariffe		3 670 784,68				

L'importo della compensazione integrativa che la Regione deve versare è pari all'importo della sottocompensazione subita dal CSTP durante il periodo in esame, la quale, secondo i calcoli degli esperti, si è verificata soltanto nel 1998. Va tuttavia osservato che il periodo in esame comprende sei anni e che, secondo il calcolo degli esperti, durante gli altri anni, sembra che il CSTP abbia ricevuto una compensazione eccessiva pari a 9 092 828,66 EUR. Non è chiaro alla Commissione perché gli esperti non abbiano tenuto conto di tale compensazione eccessiva nel determinare se il CSTP sia stato sottocompensato durante il periodo in esame e, quindi, perché il 1998 sia stato considerato separatamente. In effetti, nell'ipotesi che tali calcoli siano attendibili, essi dimostrerebbero che la compensazione complessiva ricevuta superava l'importo necessario a coprire in tutto o in parte i costi sostenuti per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi e di un margine di utile ragionevole sull'assolvimento di detti obblighi.

- (35) Di conseguenza, in questa fase la Commissione dubita che il terzo criterio della sentenza *Altmark* sia soddisfatto nel caso in oggetto.

D — Quarto criterio: “*al fine di scegliere l'operatore e di determinare i costi tipici di un'impresa media, si prevede una procedura di appalto pubblico*”.

- (36) Poiché le concessioni per il trasporto regionale sono state aggiudicate senza una procedura di gara e la Commissione non dispone di informazioni per valutare se il calcolo della compensazione eccessiva sia in linea con i costi che deve sostenere un'impresa gestita in modo efficiente e dotata di mezzi di trasporto la Commissione dubita che il quarto criterio della sentenza *Altmark* sia soddisfatto nel presente caso.

3.1.3. Distorsione della concorrenza ed effetto sugli scambi tra gli Stati membri

- (37) Come osservato nella sentenza *Altmark*, vari Stati membri hanno iniziato fin dal 1995 ad aprire il loro mercato ad imprese stabilite in altri Stati membri, cosicché varie imprese offrono servizi locali o regionali di trasporto in Stati membri diversi dal loro paese d'origine.
- (38) Di conseguenza, qualsiasi compensazione concessa al CSTP sarebbe da ritenersi atta a falsare la concorrenza nell'ambito della fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus e a incidere sugli scambi tra Stati membri al punto da ripercuotersi negativamente sulla possibilità, per le imprese di trasporto stabilite in altri Stati membri, di prestare i propri servizi in Italia e a rafforzare la posizione di mercato del CSTP.
- (39) La Commissione osserva inoltre che il CSTP è attivo su altri mercati, quali il trasporto di persone in regime di impresa e, pertanto, è chiaramente in concorrenza con altre imprese all'interno dell'Unione su tali mercati. Qualsiasi compensazione concessa al CSTP inevitabilmente falserebbe la concorrenza e inciderebbe sugli scambi tra Stati membri su tali mercati.

- (40) Di conseguenza, la Commissione reputa che la misura falsi la concorrenza e incida sugli scambi tra Stati membri.

3.1.4. Conclusioni

- (41) In questa fase, la Commissione ritiene che la misura notificata costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, ma invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni, indicando se i criteri della sentenza *Altmark* siano stati soddisfatti nel caso in oggetto.

3.2. Dispensa dall'obbligo di notifica a norma del regolamento (CEE) n.1191/69

- (42) Sulla base del ragionamento del Consiglio di Stato, il CSTP ha acquisito titolo alla compensazione integrativa per la fornitura dei servizi di trasporto in esame nel momento in cui ha erogato tali servizi. Questo ragionamento implica che i pagamenti per la compensazione devono essere dispensati dalla procedura di notifica obbligatoria, a norma di quanto disposto dall'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n.1191/69; in caso contrario, nella misura in cui la compensazione costituisce un aiuto di Stato secondo la definizione di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, la mancata notifica della compensazione avrebbe reso quest'ultima illegale a norma dell'articolo 108 del trattato.
- (43) Questo perché, in base all'articolo 17, paragrafo 2, di detto regolamento, le compensazioni risultanti dall'applicazione dello stesso sono dispensate dalla procedura di informazione preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, e quindi dall'obbligo di notifica.
- (44) Inoltre, come si evince dalla sentenza *Combus*, il concetto di “compensazione di servizio pubblico”, secondo la definizione di tale disposizione, deve essere interpretato in maniera molto restrittiva⁽⁶⁾. La dispensa dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69, riguarda unicamente la compensazione relativa a obblighi di servizio pubblico imposti unilateralmente a un'impresa ai sensi dell'articolo 2 dello stesso regolamento, calcolata con il metodo descritto agli articoli da 10 a 13 del medesimo regolamento (metodi comuni di compensazione) e non i contratti di servizio pubblico secondo la definizione di cui all'articolo 14 del citato regolamento. La compensazione corrisposta in virtù di un contratto di servizio pubblico, secondo la definizione di cui all'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69, che costituisca aiuto di Stato, deve essere notificata alla Commissione prima di essere posta in esecuzione. La mancata notifica porterà a considerare tale compensazione come un aiuto illegalmente posto in esecuzione.

⁽⁶⁾ Causa T-157/01, *Danske Busvognmænd* (Raccolta 2004, pag. II-917, punti 77-79).

- (45) Onde stabilire se, nel caso in oggetto, l'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69 dispensi effettivamente le autorità italiane dall'obbligo di previa notifica, è quindi necessario, in primo luogo, definire se la Regione abbia effettivamente imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico al CSTP e, in secondo luogo, se la compensazione riconosciuta per tale obbligo sia conforme alle disposizioni del regolamento (CEE) n.1191/69.
- (46) Tuttavia, sulla base delle informazioni a sua disposizione, la Commissione non può, in questa fase, stabilire in via definitiva se la compensazione ingiunta dal Consiglio di Stato derivi dall'imposizione unilaterale di un OSP al CSTP da parte della Regione, oppure se esistesse un quadro contrattuale tra il CSTP e la Regione. In particolare, il fatto che il CSTP abbia chiesto il rinnovo delle concessioni per tutti i sei anni del periodo in esame non è conciliabile con l'imposizione unilaterale di un obbligo di servizio pubblico. La finalità di tali concessioni era quella di conferire al CSTP il diritto esclusivo di prestare i servizi in questione per il periodo in esame. Nonostante, secondo le autorità italiane, ciascuna di queste disposizioni apparentemente stabilisse che l'esercizio non era soggetto a compensazione e che si intendesse svolto a completo rischio dell'impresa esercente, il CSTP ha chiesto ripetutamente la proroga di tali diritti.
- (47) Inoltre, anche dimostrando che le autorità italiane abbiano davvero imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico al CSTP, non risulta chiaro quali fossero il campo di applicazione esatto e l'atto/il documento giuridico alla base di questa imposizione⁽⁷⁾. In particolare, il calcolo delle compensazioni integrative effettuato dagli esperti nominati dal Consiglio di Stato riguarda soltanto gli obblighi tariffari, ma non è affatto chiaro se tali obblighi siano stati effettivamente imposti al CSTP. A norma dell'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n.1191/69, per obbligo tariffario si intende esclusivamente *“l'obbligo per le imprese di trasporto di applicare prezzi stabiliti od omologati dalle pubbliche autorità, in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa e derivanti dall'imposizione o dal rifiuto di modificare misure tariffarie particolari”*. Di contro, la definizione di obbligo tariffario non si applica *“agli obblighi derivanti da misure generali di politica dei prezzi applicabili al complesso delle attività economiche o da misure adottate in materia di prezzi e di condizioni generali di trasporto per l'organizzazione del mercato dei trasporti o di una parte di questo”*.
- (48) La Commissione invita quindi le parti interessate a presentare le loro osservazioni in merito, indicando se la Regione abbia effettivamente imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico al CSTP durante il periodo in esame e quale fosse il suo campo di applicazione.
- (49) Ipotizzando che la compensazione ingiunta dal Consiglio di Stato sia frutto dell'imposizione unilaterale di un obbligo di servizio pubblico, la Commissione dubita, sulla base delle informazioni in suo possesso, che la compensazione sia conforme ai metodi comuni di compensazione (sezione IV) di cui al regolamento (CEE) n.1191/69.
- (50) In primo luogo, la Commissione osserva che a partire dal 1° luglio 1992, il regolamento (CEE) n. 1191/69, in virtù dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera a), impone alle imprese di trasporto che svolgono contemporaneamente servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico ed altre attività, che i servizi pubblici formino oggetto di sezioni distinte che rispondano ai seguenti requisiti: i) separazione di conti corrispondenti a ciascuna attività di esercizio e ripartizione delle relative quote di patrimonio in base alle norme contabili vigenti e ii) spese bilanciate dalle entrate di esercizio e dai versamenti dei poteri pubblici, senza possibilità di trasferimento da o verso altri settori d'attività dell'impresa.
- (51) Inoltre, la Commissione osserva che i metodi comuni di compensazione (sezione IV) di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69 stabiliscono un metodo per calcolare l'importo della compensazione da concedere per gli oneri economici derivanti dall'imposizione di un obbligo di servizio pubblico. La Commissione osserva altresì che, conformemente alla sentenza della Corte di giustizia nella causa *Antrop*, i requisiti indicati in tale procedimento non sono soddisfatti ove *“non sia possibile accertare, basandosi su dati certi della contabilità [della società], la differenza tra i costi imputabili alla parte della sua attività nell'area soggetta alla rispettiva concessione e le entrate corrispondenti e non sia, di conseguenza, possibile calcolare il costo aggiuntivo derivante a tale impresa dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico”*⁽⁸⁾.
- (52) In base alle informazioni a sua disposizione, la Commissione dubita che il CSTP abbia correttamente adottato un'efficace separazione dei conti per i diversi servizi che ha fornito durante il periodo in esame.
- (53) In secondo luogo, la Commissione dubita che, in mancanza di dati attendibili per il calcolo dell'ammontare della compensazione, a norma dell'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/1969, gli esperti possano aver calcolato correttamente l'importo della compensazione dell'obbligo di natura tariffaria imposto al CSTP, se esistente. In particolare, la Commissione ritiene difficile determinare se il ricorso ai “costi standard”, come indicatore di una gestione efficiente dell'impresa e di una fornitura di servizi di qualità adeguata, sia conforme all'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 1191/1969. La Commissione non dispone di indicazioni circa la metodologia utilizzata dalla Regione per il calcolo del “costo unitario standard” sulla cui base gli esperti nominati dal Consiglio di Stato hanno calcolato i “costi standard”.

⁽⁷⁾ Ciò implica un'incompatibilità con l'articolo 2, paragrafo 1, e l'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 1370/2007 o con l'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1191/1969.

⁽⁸⁾ Causa C-504/07, *Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) e a./Conselho de Ministros, Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris) e Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP)* (Raccolta 2009, pag. I-03867).

- (54) In terzo luogo, la Commissione osserva che l'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 1191/69 impone che l'amministrazione stabilisca in anticipo l'importo della compensazione. Il calcolo della compensazione integrativa sulla base di una valutazione a posteriori, come ordinato dal Consiglio di Stato, sembra contrastare con tale disposizione.
- (55) Al fine di poter prendere una posizione definitiva sui dubbi espressi sopra circa la conformità della compensazione integrativa con i metodi comuni di compensazione (sezione IV) di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69), la Commissione invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni.

3.3. Compatibilità dell'aiuto

- (56) Se la Commissione ritiene che la compensazione integrativa costituisca aiuto di Stato e non sia dispensata dall'obbligo di notifica preventiva ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/1969, essa deve valutare se tale aiuto può essere dichiarato compatibile con il mercato interno.
- (57) L'articolo 93 del TFUE contiene norme in materia di compatibilità degli aiuti di Stato nell'ambito del coordinamento dei trasporti e degli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti e costituisce una *lex specialis* rispetto all'articolo 107, paragrafo 3, nonché all'articolo 106, paragrafo 2, in quanto contiene norme specifiche in materia di compatibilità degli aiuti di Stato. La Corte di giustizia ha statuito che questo articolo "*ammette la compatibilità con il mercato interno di aiuti ai trasporti soltanto in casi ben determinati e che non recano pregiudizio agli interessi generali [dell'Unione]*"⁽⁹⁾.
- (58) Il 3 dicembre 2009 è entrato in vigore il regolamento (CE) n. 1370/2007 che ha abrogato i regolamenti (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70. Il regolamento (CE) n. 1370/2007 si applica alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico per i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia⁽¹⁰⁾.
- (59) La Commissione ritiene che l'esame della compatibilità della misura notificata debba essere effettuata ai sensi del regolamento (CE) n.1370/2007, il quale costituisce la normativa in vigore al momento dell'adozione della presente decisione⁽¹¹⁾. Essa osserva inoltre che la compensazione integrativa concessa al CSTP dal Consiglio di Stato è stata versata il 21 dicembre 2012, data in cui ha avuto effetto l'aiuto erogato e in cui il regolamento (CE) n. 1370/2007 era già in vigore da più tre anni⁽¹²⁾.
- (60) Ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007, "*le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, erogate a norma del presente regolamento, sono compatibili con il mercato [interno]. Tali compensazioni sono dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo [108, paragrafo 3], del trattato*".
- (61) Per le ragioni esposte in appresso, la Commissione dubita che la compensazione notificata rispetti le condizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (62) In primo luogo, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, a meno che l'obbligo di servizio pubblico non sia finalizzato a stabilire tariffe massime e non sia imposto mediante una misura che si applica senza discriminazione a tutti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri dello stesso tipo in una zona geografica determinata (norme generali).
- (63) Nel caso in oggetto, non è chiaro se esistesse un quadro contrattuale tra il CSTP e la Regione o se si applicassero le norme generali che fissano le tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri. La Commissione ha ricevuto soltanto un modello di contratto di concessione per l'anno 1972/1973, dal quale non è possibile estrapolare informazioni attendibili sul quadro contrattuale esistente tra il CSTP e la Regione nel periodo in esame (1997-2002).

⁽⁹⁾ Causa 156/77, *Commissione/Belgio* (Raccolta 1978, pag. 1881, punto 10).

⁽¹⁰⁾ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

⁽¹¹⁾ La Commissione rimanda a tale riguardo alle argomentazioni elaborate ai punti da (307) a (313) della decisione del 24 febbraio 2010 nella causa C-41/08 (ex NN 35/08) concernente i contratti di servizio di trasporto pubblico fra il ministero dei Trasporti danese e Danske Statsbaner (GU L 7 dell'11.1.2011, pag. 1). Questa decisione è stata annullata dal Tribunale nella causa T-92/11 *Jørgen Andersen/Commissione europea* [2013] non ancora pubblicata, la cui sentenza è attualmente impugnata dinanzi alla Corte di giustizia nella causa C-303/13 P. L'esito di tale ricorso non è pertinente per gli esiti del caso in oggetto, poiché il Tribunale ha confermato, nella sentenza impugnata, che è la data in cui ha effetto l'aiuto erogato che determina le norme da applicare. In questo caso, l'aiuto è stato versato il 21 dicembre 2012, pertanto si dovrebbero applicare le regole, i principi e i criteri di valutazione della compatibilità degli aiuti di Stato vigenti nel momento in cui la Commissione adotta la sua decisione (cfr. punto 39 della sentenza).

⁽¹²⁾ Causa C-334/07 P, *Commissione/Freistaat Sachsen* (Raccolta 2008, pag. I-9465, punti da 50 a 53); causa T-3/09, *Italia/Commissione* (Raccolta 2011, pag. II-95, punto 60).

- (64) Inoltre, non è indicato se fossero applicate norme generali e, se del caso, esse fossero conformi ai principi di cui agli articoli 4 e 6 del regolamento e al suo allegato, né viene precisato se la Regione compensasse il CSTP evitando compensazioni eccessive. In effetti, come già osservato nel precedente punto (34), mentre l'ammontare della compensazione integrativa calcolata dagli esperti nominati dal Consiglio di Stato è equivalente all'importo che sarebbe stato sottocompensato a CSTP nel 1998, il periodo in esame comprende sei anni. Negli anni restanti il CSTP sembra aver ricevuto una compensazione eccessiva pari a 9 092 828,66 EUR secondo la metodologia applicata per il calcolo.
- (65) Pertanto la Commissione non può stabilire, in questa fase, se sia stato rispettato l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (66) In secondo luogo, la Commissione osserva che, a prescindere dal fatto che il CSTP abbia concluso un contratto di servizio pubblico o fosse soggetto a obblighi tariffari tramite l'applicazione di norme generali, non sembrano rispettate tutte le disposizioni dell'articolo 4 del suddetto regolamento, che definisce il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e le norme generali.
- Articolo 4, paragrafo 1, lettera a): chiara definizione degli obblighi di servizio pubblico. In base alle limitate informazioni disponibili, la Commissione reputa, in via preliminare, che il CSTP possa aver concluso "contratti di servizio pubblico" sotto forma di concessioni per la fornitura al pubblico di servizi di trasporto. Tuttavia, in questa fase la Commissione non è in grado di prendere una posizione, in via preliminare, sull'esistenza di obblighi di servizio pubblico, in particolare sotto forma di obblighi di natura tariffaria, in quanto non sono stati forniti finora elementi di prova.
 - Articolo 4, paragrafo 1, lettera b): i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione devono essere stabiliti in anticipo, in modo obiettivo e trasparente onde impedire una compensazione eccessiva. Come spiegato in relazione all'esame del secondo criterio della sentenza *Altmark* effettuato dalla Commissione, il modello di concessione presentato per il 1972/1973 specificava che l'esercizio del servizio non conferisce all'operatore il diritto a una sovvenzione o a una compensazione di qualsiasi natura e che il servizio si intende esercitato interamente a rischio dell'impresa esercente. Una tale esclusione della compensazione, ammesso che fosse così durante il periodo in esame, implicherebbe necessariamente che i parametri di compensazione non fossero stabiliti in anticipo.
 - Articolo 4, paragrafo 1, lettera c), e articolo 4, paragrafo 2: modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi e dei ricavi. La Commissione non ha ancora ricevuto prove atte a dimostrare, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), che "le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi" sono state determinate in anticipo. A questo proposito, la Commissione osserva che non è chiaro se l'impresa avesse predisposto un sistema di separazione dei conti. Quanto al requisito per cui le norme generali definiscono "le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio" (articolo 4, paragrafo 2), la Commissione ritiene, in questa fase, che le concessioni rilasciate al CSTP lasciavano implicitamente intendere che l'impresa avrebbe trattenuto tutti i ricavi. Sembra pertanto che il pertinente requisito sia stato rispettato.
 - Articolo 4, paragrafo 3: i contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a 10 anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. Come indicato in precedenza, le concessioni di servizio erano rilasciate con cadenza annuale. Sembra pertanto che il pertinente requisito sia stato rispettato.
 - Articolo 4, paragrafo 5: conformità a taluni standard sociali. La Commissione non ha ricevuto informazioni in merito a questo requisito.
 - Articolo 4, paragrafo 6: conformità a taluni standard qualitativi. La Commissione osserva che le concessioni adottate dalla Regione comprendevano informazioni sull'itinerario, sulle fermate da servire e sulla frequenza del servizio. Tuttavia, le autorità italiane dubitano che il CSTP abbia dimostrato di aver rispettato gli standard richiesti in modo efficiente e corretto.

Alla luce di queste osservazioni, la Commissione non è in grado di stabilire, in questa fase, se nel caso in oggetto siano state rispettate tutte le disposizioni obbligatorie di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

- (67) In terzo luogo, l'articolo 6, paragrafo 1, stabilisce che, in caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente, la compensazione debba essere conforme alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 e alle disposizioni dell'allegato, al fine di garantire che essa non ecceda quanto necessario per assolvere l'obbligo di servizio pubblico. L'allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007 stabilisce che la compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario equivalente alla somma dei seguenti fattori: i costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico, meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo di servizio pubblico, più un ragionevole utile. L'allegato stabilisce inoltre che il calcolo delle spese e delle entrate deve essere effettuato in conformità dei principi contabili e fiscali in vigore. La contabilità, inoltre, deve essere tenuta separata per motivi di trasparenza (punto 5 dell'allegato).
- (68) Per quanto riguarda i principi per evitare la compensazione eccessiva, in questa fase la Commissione non può escludere in via definitiva la possibilità che sussista una compensazione eccessiva. Come osservato nei punti (50) e (52), la Commissione dubita che il CSTP abbia adottato un'efficace separazione dei conti durante il periodo in esame, aspetto che rende difficile dimostrare che, qualunque compensazione venga infine accordata, essa non eccede l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto (punto 2 dell'allegato).

- (69) In quarto luogo, l'allegato dispone che il metodo di compensazione promuova il mantenimento o lo sviluppo di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva e una fornitura di servizi di trasporto di passeggeri di livello sufficientemente elevato. Non vi è alcuna indicazione, nelle informazioni trasmesse finora dalle autorità italiane, che tale obbligo sia stato rispettato.
- (70) Alla luce dei dubbi di cui sopra circa il rispetto dell'articolo 3, dell'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), dell'articolo 4, paragrafo 5, e dell'articolo 6, paragrafo 1, nonché dell'allegato del regolamento (CE) n. 1370/2007, la Commissione invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni in proposito.
- (71) Infine, la Commissione invita le parti interessate a presentare osservazioni onde stabilire se la sentenza del Consiglio di Stato riguarda piuttosto la concessione di un risarcimento danni per presunta violazione del diritto, e non una concessione di compensazione di servizio pubblico a norma dei regolamenti del Consiglio applicabili. La Commissione osserva a tal proposito che, in determinate circostanze, il risarcimento dei danni non conferisce un vantaggio e pertanto non deve essere considerato un aiuto di Stato⁽¹³⁾.
- (72) Tuttavia, la Commissione rileva anche che la sentenza del Consiglio di Stato fa riferimento al diritto del CSTP a percepire gli importi a titolo di compensazione ai sensi degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, il cui ammontare deve essere determinato dall'amministrazione sulla base di dati certi.
- (73) In ogni caso, se le conclusioni della Commissione stabiliscono che la concessione che regolamentava i servizi in questione non era dispensata dall'obbligo di notifica preventiva, né rispettava i requisiti sostanziali del regolamento (CEE) n. 1191/69 o del regolamento (CE) n. 1370/2007, la Commissione ritiene che una concessione di risarcimento danni a favore del CSTP, calcolata sulla base dei metodi comuni di compensazione disposti dal regolamento (CEE) n. 1191/69, sarebbe in contrasto con gli articoli 107 e 108 del trattato, poiché tale concessione avrebbe per il CSTP esattamente lo stesso effetto di una compensazione di servizio pubblico per il periodo in esame, malgrado il fatto che, come dimostrato sopra, non siano stati rispettati i requisiti obbligatori per l'ottenimento di tale compensazione. La disponibilità di una tale concessione consentirebbe quindi effettivamente di aggirare le norme sugli aiuti di Stato e le condizioni, stabilite dal legislatore dell'Unione, alle quali le autorità competenti, nell'imporre o contrattare obblighi di servizio pubblico, compensano i relativi operatori per i costi sostenuti come contropartita per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

4. CONCLUSIONI

- (74) Per le ragioni sopra esposte, in questa fase la Commissione nutre diversi dubbi in merito all'esistenza di aiuti di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, alla dispensa dall'obbligo di notifica a norma del regolamento (CEE) n. 1191/69 e all'eventuale compatibilità della misura notificata a norma del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Alla luce di quanto precede, la Commissione, ai sensi di quanto previsto all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, invita l'Italia a presentare le proprie osservazioni e a fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione della misura entro un mese dalla data di ricezione della presente. Nel caso in cui le osservazioni presentate contengano informazioni riservate, la Commissione invita l'Italia a presentare anche una versione non riservata delle sue osservazioni. La Commissione invita le autorità italiane a trasmettere copia della presente al potenziale beneficiario dell'aiuto.

La Commissione richiama l'attenzione della Repubblica italiana sul fatto che l'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE ha effetto sospensivo, ricordando alle autorità italiane che l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio stabilisce che ogni aiuto illegale può formare oggetto di recupero presso il beneficiario.

La Commissione comunica alla Repubblica Italiana che provvederà a notificare la presente alle parti interessate mediante pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Essa provvederà, inoltre, a notificare la presente alle parti interessate nei paesi EFTA, firmatarie dell'accordo SEE, mediante pubblicazione di una nota nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, oltre a informare l'Autorità di sorveglianza EFTA inviando una copia della presente lettera. Le parti interessate saranno invitate a presentare osservazioni entro un mese dalla data della suddetta pubblicazione.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega di informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione. In tal caso, onde definire una versione non riservata della decisione, l'Italia è invitata a consultare la società menzionata nella presente decisione per garantire che quest'ultima non contenga informazioni coperte da segreto d'ufficio ai sensi della comunicazione della Commissione C(2003) 4582, del 1° dicembre 2003, relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato.»

⁽¹³⁾ Cause riunite da 106 a 120/87, *Asteris AE/Repubblica ellenica e CEE* (Raccolta 1988, pag. 5515).