

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 13 luglio 2009

relativa alla riforma delle modalità di finanziamento del regime pensionistico della RATP [aiuto di Stato C 42/07 (ex N 428/06)] al quale la Francia intende dare esecuzione a favore della RATP

[notificata con il numero C(2009) 5505]

(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/945/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente ai detti articoli ⁽¹⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 29 giugno 2006 la Francia ha notificato alla Commissione la riforma delle modalità di finanziamento del regime pensionistico della RATP. La Francia ha trasmesso alla Commissione ulteriori informazioni nelle lettere del 29 settembre 2006, del 15 dicembre 2006 e del 4 aprile 2007.
- (2) Con lettera del 10 ottobre 2007 la Commissione ha informato la Francia della sua decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione alla misura notificata (in prosieguo: «la decisione di avvio del procedimento»).
- (3) La decisione di avvio del procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 15 gennaio 2008 ⁽²⁾.
- (4) Le autorità francesi hanno presentato le loro osservazioni con lettera del 22 gennaio 2008.
- (5) Il 19 febbraio 2008 la Commissione ha ricevuto osservazioni di un terzo interessato e le ha trasmesse alla Francia per darle la possibilità di prendere posizione al

riguardo. Con lettera del 3 aprile 2008 la Francia ha inviato i suoi commenti alle osservazioni presentate dal terzo interessato.

- (6) Il 23 aprile 2008 le autorità francesi hanno informato la Commissione che nell'autunno 2007 il governo francese aveva avviato la riforma dei regimi pensionistici speciali delle imprese pubbliche e in particolare il regime pensionistico del personale della RATP.
- (7) Il 6 gennaio 2009 la Commissione ha inviato alla Francia una richiesta di informazioni complementari e la Francia ha trasmesso la sua risposta con lettera del 3 marzo 2009.

2. DESCRIZIONE DEL BENEFICIARIO

- (8) La *Régie autonome des transports parisiens* (in appresso: «la RATP») è un'impresa pubblica francese posseduta interamente dallo Stato. La RATP è stata istituita con la legge n. 48-506 del 21 marzo 1948 relativa alla riorganizzazione e al coordinamento del trasporto pubblico nell'Île-de-France ⁽³⁾ e ha come oggetto sociale la gestione delle reti e delle linee di trasporto pubblico che le sono state affidate ⁽⁴⁾.
- (9) La legge limita le attività della RATP al trasporto pubblico nell'Île-de-France. In virtù dell'articolo 7 della legge n. 48-506 del 21 marzo 1948, la RATP è incaricata della «gestione delle reti di trasporto pubblico della città di Parigi e del dipartimento della Senna, nonché delle linee di Seine-et-Oise e Seine-et-Marne concesse o date in affitto in precedenza alla *Compagnie du chemin de fer métropolitain* o alla *Société des transports en commun de la région parisienne*». Questa situazione è stata ribadita nella succitata ordinanza n. 59-151 del 7 gennaio 1959.

⁽¹⁾ GU C 9 del 15.1.2008, pag. 13.⁽²⁾ Cfr. nota 1.⁽³⁾ *Gazzetta ufficiale della Repubblica francese* del 26 marzo e del 3 aprile 1948.⁽⁴⁾ Articolo 2 dell'ordinanza n. 59-151 del 7 gennaio 1959 modificata relativa all'organizzazione del trasporto pubblico nell'Île-de-France (*Gazzetta ufficiale della Repubblica francese* del 10 gennaio 1959) che ha modificato la summenzionata legge del 1948.

(10) La RATP ha tuttavia la possibilità, attraverso le proprie filiali ⁽⁵⁾, di offrire servizi al di fuori dell'Île-de-France. Le filiali della RATP, costituite in società per azioni, sono oggi riunite in tre grandi poli con un organico di 2 050 persone, di cui 170 distaccate dalla società madre:

— il polo Trasporto, guidato dalla RATP Développement SA, che ha registrato nell'esercizio 2005 un fatturato consolidato di 57 milioni di EUR, di cui 4,7 milioni di EUR all'estero e 3,1 milioni di EUR in Francia (Île-de-France esclusa),

— il polo Ingegneria, guidato dalla RATP International SA, che ha registrato nell'esercizio 2005 un fatturato consolidato di 86 milioni di EUR, la cui attività è incentrata per quasi l'80 % all'estero e per il resto in Francia, soprattutto al di fuori dell'Île-de-France,

— il polo Valorizzazione degli spazi, che ha registrato nell'esercizio 2005 un fatturato consolidato di 33 milioni di EUR solo nell'Île-de-France che riunisce essenzialmente filiali incaricate dello sviluppo immobiliare (su terreni gestiti dalla RATP), della valorizzazione degli spazi commerciali nelle stazioni della metropolitana e delle attività di telecomunicazione.

(11) Nel gruppo RATP lavorano in totale circa 46 050 persone, di cui 44 000 assunte dalla RATP a titolo di agenti «statutari» e le restanti 2 050 persone nelle filiali della RATP.

(12) Le condizioni di lavoro degli agenti «statutari» sono stabilite in via normativa dallo statuto degli agenti della RATP ⁽⁶⁾. Per le 2 050 persone assunte nelle filiali della

⁽⁵⁾ La legislazione subordina questa possibilità alle seguenti condizioni: «La Régie autonome des transports parisiens può costruire, pianificare e gestire reti e linee di trasporto pubblico attraverso le proprie filiali anche al di fuori dell'Île-de-France e all'estero, nel rispetto reciproco delle regole di concorrenza. Lo statuto di queste filiali è quello della società per azioni. Nell'ambito degli obiettivi del gruppo, le filiali hanno una gestione autonoma sul piano finanziario. In particolare non possono beneficiare delle sovvenzioni concesse dallo Stato, dal Syndicat des transports d'Île-de-France e dagli altri enti pubblici per il funzionamento dei trasporti e gli investimenti nell'Île-de-France».

⁽⁶⁾ Lo statuto del personale della RATP definisce i principi di classificazione dei dipendenti, e le disposizioni legate ad alcune situazioni di cui le principali sono:

- la cessazione delle funzioni, che precisa le regole da applicare in caso di dimissioni, licenziamento o revoca,
- le ferie (ferie annuali, congedi straordinari per motivi familiari, ecc.),
- le modalità di avanzamento di carriera.

Prima della riforma del regime pensionistico speciale, lo statuto del personale della RATP prevedeva anche, all'articolo 51, le condizioni di accesso al pensionamento in riferimento al regolamento delle pensioni. Quest'ultimo è stato abrogato il 1° luglio 2008 (articolo 52 del decreto n. 2008-637 del 30 giugno 2008).

RATP, le condizioni di lavoro sono invece stabilite dai contratti collettivi e, in quanto tali, non sono sottoposte allo statuto degli agenti della RATP.

3. DESCRIZIONE DEL MERCATO DEL TRASPORTO PUBBLICO NELL'ÎLE-DE-FRANCE

(13) Attualmente il mercato del trasporto pubblico nell'Île-de-France non è aperto alla concorrenza. Le licenze per operare le linee di trasporto pubblico sono state assegnate in base al procedimento previsto dal decreto n. 59-157 del 7 gennaio 1959 relativo all'organizzazione del trasporto pubblico nell'Île-de-France ⁽⁷⁾, che aveva diviso il mercato del trasporto pubblico dell'Île-de-France tra la RATP e i numerosi piccoli operatori privati storici presenti all'epoca nell'Île-de-France.

(14) Le imprese che forniscono servizi di trasporto pubblico nell'Île-de-France, RATP esclusa, sono un centinaio. Si tratta della SNCF e di operatori privati riuniti nell'associazione OPTILE (che conta circa 95 imprese, di cui 3 grandi operatori di trasporto con autobus: Veolia Transport, Keolis e Transdev).

(15) Il 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 [in appresso: «il regolamento (CE) n. 1370/2007»] ⁽⁸⁾ prevede la graduale apertura alla concorrenza del mercato del trasporto pubblico. Entrerà in vigore il 3 dicembre 2009 conformemente al suo articolo 12.

4. PRESTAZIONI DEL REGIME PENSIONISTICO SPECIALE DEGLI AGENTI DELLA RATP PRIMA E DOPO LA RIFORMA NOTIFICATA

(16) Il regime pensionistico della RATP è previsto dall'articolo 31 della succitata legge n. 48-506 del 21 marzo 1948, completato dal decreto n. 59-1091 del 23 settembre 1959 recante statuto della RATP ⁽⁹⁾.

(17) Il regime pensionistico degli agenti della RATP è un regime speciale ai sensi degli articoli L. 711-1 e R. 711-1 del Code de la sécurité sociale, che comporta vantaggi propri rispetto ai regimi di diritto comune. Si tratta di un regime normativo, ovvero di un regime stabilito dallo Stato per via amministrativa. Peraltro l'evoluzione dei parametri, dei contributi e delle prestazioni rientra tra le disposizioni normative.

⁽⁷⁾ Gazzetta ufficiale della Repubblica francese del 10 gennaio 1959.

⁽⁸⁾ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

⁽⁹⁾ Gazzetta ufficiale della Repubblica francese del 24 settembre 1959.

- (18) Fino al 15 gennaio 2008 le principali peculiarità del regime pensionistico speciale degli agenti della RATP, rispetto ai regimi di diritto comune, riguardavano le modalità di calcolo dei diritti pensionistici e di liquidazione delle pensioni.
- (19) A tale proposito, i regimi pensionistici di diritto comune prevedono che l'importo della pensione sia calcolato in base alla retribuzione media dell'intera carriera o di una parte di essa. Questo importo dipende, però, anche dal periodo assicurativo e dall'età: quando i valori stabiliti rispetto a questi due criteri non vengono raggiunti o sono superati, si applica una maggiorazione o una detrazione. Nel regime generale la pensione viene calcolata in base alla retribuzione media (premi inclusi) dei migliori venticinque anni di carriera (nel limite di una retribuzione annua massima) e il tasso applicabile è pari al 50 % (tasso pieno) se l'assicurato dimostra almeno 40 anni di assicurazione.
- (20) Il regime pensionistico della RATP prevedeva invece che il personale statuario avesse diritto, per ogni anno assicurativo, al 2 % della retribuzione di base, premi esclusi, percepita negli ultimi sei mesi di attività nel limite di 37,5 annualità. Un dipendente della RATP riceveva pertanto, dopo 37,5 anni di servizio, una pensione pari al 75 % dell'ultima retribuzione, premi esclusi, ovvero pari a circa il 64,5 % dell'ultima retribuzione, premi inclusi.
- (21) I principi fondamentali della riforma introdotta dalla legge del 21 agosto 2003⁽¹⁰⁾ per la quasi totalità dei regimi pensionistici di base francesi sono stati estesi al regime pensionistico speciale della RATP con i decreti n. 2008-48 del 15 gennaio 2008⁽¹¹⁾, n. 2008-637 del 30 giugno 2008⁽¹²⁾ e n. 2008-1514 del 30 dicembre 2008⁽¹³⁾. Uno degli obiettivi di questa riforma è armonizzare i regimi speciali rispetto alle norme di diritto comune del regime di base dei dipendenti del settore privato e dei funzionari. Nel caso del regime speciale della RATP, la durata del versamento dei contributi necessari per ottenere una pensione a tasso pieno viene gradualmente aumentata per raggiungere 40 annualità nel 2012 e successivamente aumentata a ragione di un trimestre, al 1° luglio di ogni anno, fino a raggiungere la durata richiesta dal regime generale e dal regime del pubblico impiego (la durata di 41 anni applicabile nel 2012 al regime generale e al regime del pubblico impiego dovrebbe, quindi, essere raggiunta per il regime speciale nel 2016).

⁽¹⁰⁾ Legge n. 2003-775 del 21 agosto 2003 recante riforma delle pensioni.

⁽¹¹⁾ Decreto n. 2008-48 del 15 gennaio 2008 relativo al regime pensionistico speciale del personale della *Régie autonome des transports parisiens*.

⁽¹²⁾ Decreto n. 2008-637 del 30 giugno 2008 relativo al regolamento pensionistico del personale della *Régie autonome des transports parisiens*.

⁽¹³⁾ Decreto n. 2008-1514 del 30 dicembre 2008 relativo ad alcuni regimi speciali di previdenza sociale e al regime pensionistico integrativo delle assicurazioni sociali a favore del personale non permanente dello Stato e degli enti pubblici.

5. FINANZIAMENTO DEL REGIME PENSIONISTICO DEGLI AGENTI DELLA RATP PRIMA E DOPO LA RIFORMA NOTIFICATA

- (22) Il regime pensionistico degli agenti della RATP è un regime pensionistico a ripartizione nel quale i contributi versati dagli agenti in attività a titolo di assicurazione sulla vecchiaia vengono utilizzati immediatamente per pagare le pensioni dei pensionati⁽¹⁴⁾.
- (23) Fino al 31 dicembre 2005 la RATP era debitore legale degli impegni pensionistici del regime speciale. In virtù dell'articolo 20 della succitata legge del 1948, la RATP aveva il compito di garantire l'equilibrio finanziario del proprio regime pensionistico speciale.
- (24) La gestione di questo regime pensionistico speciale era garantita dall'ufficio pensioni della RATP facente parte dell'entità giuridica RATP. Quest'ufficio riceveva i contributi degli agenti in attività della RATP e dalla RATP stessa come datore di lavoro e versava le pensioni agli aventi diritto del regime. Le aliquote di contribuzione pensionistica (del 7,85 % per i contributi salariali e del 15,34 % per i contributi «datore di lavoro») erano inferiori alle aliquote di diritto comune (rispettivamente del 12 % e del 18 %).
- (25) Il regime pensionistico della RATP ha registrato per molti anni un deficit strutturale per motivi legati allo squilibrio demografico tra il personale in attività e i pensionati, per motivi connessi a vantaggi propri rispetto al regime generale e, fino al 31 dicembre 2005, anche per ragioni inerenti alla fissazione normata delle aliquote di contribuzione pensionistica. Questi ripetuti deficit del regime pensionistico della RATP sono stati colmati dallo Stato intervenendo in base all'articolo 2 dell'ordinanza del 7 gennaio 1959 e del decreto del 7 gennaio 1959, entrambi precedentemente citati.
- (26) Il 29 giugno 2006 la Francia ha notificato la riforma delle modalità di finanziamento del regime pensionistico della RATP. Secondo le autorità francesi, questa riforma si inserisce nell'evoluzione del contesto istituzionale del trasporto urbano nell'île-de-France in atto negli ultimi dieci anni e nella preparazione dell'apertura alla concorrenza del trasporto urbano.

- (27) La riforma notificata prevede due fasi.

⁽¹⁴⁾ Il finanziamento di un regime pensionistico a ripartizione si fonda su un'importante solidarietà intergenerazionale. Il suo equilibrio finanziario dipende dal rapporto tra il numero di dipendenti in attività che versano contributi e il numero di pensionati. Il tasso di crescita dei redditi e quello della popolazione attiva occupata costituiscono pertanto i due principali fattori evolutivi.

5.1. LA CREAZIONE DELLA CASSA PENSIONISTICA DEL PERSONALE DELLA RATP AL 1° GENNAIO 2006

- (28) L'articolo primo del decreto n. 2005-1635 del 26 dicembre 2005⁽¹⁵⁾ ha istituito il 1° gennaio 2006 una cassa pensionistica del personale della RATP (in appresso: «la CRP-RATP»).
- (29) Lo statuto della CRP-RATP è quello di un ente di previdenza sociale di diritto privato, dotato di personalità giuridica e di autonomia giuridica e finanziaria nei confronti della RATP. In virtù dell'articolo L. 711-1 del *Code de la sécurité sociale*, la CRP-RATP gode di tutti i poteri previsti all'articolo L. 111-1 del suddetto codice, il quale ricorda in particolare che l'organizzazione della previdenza sociale si basa sul principio della solidarietà nazionale. La CRP-RATP è soggetta alle norme del *Code de la sécurité sociale*, applicabile a tutte le casse pensionistiche autonome, ed è sottoposta al controllo delle autorità competenti dello Stato, rappresentate da commissari del governo.
- (30) Al momento della sua creazione la CRP-RATP è diventata l'unico debitore legale delle pensioni degli agenti statutari al posto della RATP.
- (31) In tal senso, dal 1° gennaio 2006, la CRP-RATP percepisce dalla RATP un contributo con effetto liberatorio corrispondente ai contributi degli iscritti al regime speciale in attività e al contributo «datore di lavoro» della RATP. Dalla stessa data il livello dei contributi è stato parificato a quello del diritto comune⁽¹⁶⁾. Oltre a questi contributi pensionistici, la CRP-RATP riceve dallo Stato un versamento destinato a equilibrare i suoi conti. Tale contributo di equilibrio finanzia sia il deficit demografico del regime speciale, sia i diritti pensionistici di questo regime. Nel 2006 e nel 2007 lo Stato ha versato una sovvenzione di equilibrio pari, rispettivamente, a 390,11 milioni di EUR e a 414 milioni di EUR.

5.2. L'INTEGRAZIONE FINANZIARIA DEI DIRITTI DI BASE DEL REGIME SPECIALE DELLA RATP NEI REGIMI DI DIRITTO COMUNE

- (32) L'articolo 18 del summenzionato decreto n. 2005-1635 del 26 dicembre 2005 prevede la possibilità per la CRP-

RATP di integrare finanziariamente una parte dei diritti pensionistici del regime speciale degli agenti della RATP nei regimi di diritto comune [CNAV⁽¹⁷⁾ e ARGIC⁽¹⁸⁾ /ARRCO⁽¹⁹⁾]⁽²⁰⁾, ovvero di realizzare tecnicamente un trasferimento delle operazioni del settore pensionistico della CRP-RATP verso i regimi di diritto comune (in appresso: «i regimi di accoglienza»).

- (33) L'integrazione di una parte dei diritti pensionistici del regime speciale della RATP nei regimi di diritto comune ha come obiettivo di applicare il meccanismo di solidarietà intergenerazionale e interprofessionale a una base demografica notevolmente più ampia e, in generale, di garantire la continuità di finanziamento dei regimi pensionistici obbligatori secondo il principio della ripartizione.

I diritti di base acquisiti alla data dell'operazione di integrazione

- (34) In virtù dell'articolo L. 222-6 del *Code de la sécurité sociale*, l'integrazione di un regime pensionistico speciale o di qualsiasi altro regime pensionistico nei regimi di diritto comune può essere effettuata per la parte di prestazioni erogate dai regimi speciali equivalente alle prestazioni di assicurazione sulla vecchiaia erogate ai lavoratori dipendenti del regime generale.
- (35) Nell'ambito di un regime pensionistico a ripartizione, l'integrazione dei diritti passati acquisiti nell'ambito di un altro regime (quindi secondo altri criteri) in un regime di accoglienza viene effettuata calcolando i diritti acquisiti in base alle regole del regime di accoglienza, come se gli aventi diritto (pensionati, attivi e radiati) avessero svolto tutta la loro carriera all'interno del regime di accoglienza.

⁽¹⁷⁾ CNAV: Caisse nationale d'assurance vieillesse.

⁽¹⁸⁾ AGIRC Association générale des institutions de retraite des cadres.

⁽¹⁹⁾ ARRCO: Association pour le régime de retraite complémentaire des salariés.

⁽²⁰⁾ L'integrazione finanziaria mantiene il regime speciale e le sue regole. L'obiettivo è far uscire gli impegni pensionistici dal bilancio delle imprese interessate dall'operazione. L'integrazione, a differenza dell'assimilazione, esclude qualsiasi rapporto diretto tra i regimi di diritto comune e le imprese, dipendenti e pensionati del gruppo integrato. Attraverso una struttura «schermo» istituita tra le imprese e i dipendenti del settore integrato, da un lato, e i regimi di diritto comune, dall'altro, l'integrazione organizza soltanto flussi finanziari complessivi basati su operazioni «virtuali». Virtuali, perché il personale non ha alcun rapporto giuridico né amministrativo diretto con le istituzioni del regime di accoglienza e perché la disciplina del regime speciale continua a essere applicata da sola per determinare i diritti pensionistici del personale e rivalutare le pensioni liquidate.

⁽¹⁵⁾ Decreto n. 2005-1635 del 26 dicembre 2005 relativo alla cassa pensionistica del personale della *Régie autonome des transports parisiens*.

⁽¹⁶⁾ Decreto n. 2005-1638 del 26 dicembre 2005 che stabilisce l'importo dei contributi alla cassa pensionistica del personale della *Régie autonome des transports parisiens*.

- (36) Nella fattispecie, le autorità francesi hanno calcolato i diritti di base, ovvero i diritti corrispondenti alle prestazioni pensionistiche calcolate alla luce delle regole dei regimi di accoglienza che verrebbero integrati in questi regimi⁽²¹⁾. Solo i diritti di base così definiti possono essere integrati nei regimi di accoglienza.
- (37) L'articolo 222-6 del *Code de la sécurité sociale* stabilisce inoltre che l'integrazione di un regime speciale deve rispettare scrupolosamente il principio della neutralità finanziaria dell'operazione per gli assicurati del regime di accoglienza. In altre parole, l'integrazione finanziaria di un regime pensionistico speciale nei regimi di diritto comune non può in alcun caso recare danno alla situazione finanziaria dei regimi di accoglienza.
- (38) In questa fase interviene la ponderazione, la cui funzione è determinare la proporzione di diritti pensionistici passati che viene effettivamente convalidata al momento dell'integrazione per attenersi scrupolosamente al summenzionato principio della neutralità finanziaria. Da un punto di vista concettuale, la ponderazione confronta il rapporto di oneri pensionistici del gruppo integrato con il rapporto di oneri pensionistici del regime di accoglienza⁽²²⁾. Il regime di accoglienza determina quindi la proporzione di integrazione dei diritti passati ricostituiti che garantisce la parità tra i rapporti di oneri: a questa percentuale di convalida i diritti pensionistici sono integrati «gratuitamente» nel regime di accoglienza.
- (39) Se la percentuale di convalida dei diritti acquisiti ricostituiti da parte del regime di accoglienza è inferiore al 100 %, questo regime può proporre al regime integrato di far convalidare il 100 % dei diritti dietro il versamento di un contributo di mantenimento (o «conguaglio»).
- (40) L'obiettivo del metodo di calcolo dei conguagli è non alterare la situazione di previsione ex ante del regime di accoglienza. Se la ponderazione è di tipo previsionale, l'importo del conguaglio è pari al valore attuale netto dei diritti di ingresso annuali. Il diritto di ingresso annuale è quello che, per i diritti aggiuntivi (ovvero quelli che superano i diritti integrati gratuitamente) integrati nel regime di accoglienza, eguaglia annualmente i rapporti di oneri tra il regime integrato e il regime di accoglienza.
- (41) Se la situazione finanziaria del regime di accoglienza è strutturalmente deficitaria, il metodo di calcolo richiede di non peggiorare lo squilibrio tendenziale, e non di ridurlo esigendo dal gruppo trasferito un equilibrio tecnico previsionale.
- (42) Nella fattispecie, poiché la struttura demografica della RATP è meno favorevole della struttura demografica dell'impresa media francese affiliata ai regimi pensionistici di diritto comune, l'integrazione completa dei diritti di base del regime pensionistico speciale degli agenti della RATP nei regimi di diritto comune richiede il versamento nei regimi di accoglienza di conguagli, ossia di contributi di carattere eccezionale, forfetario e liberatorio.
- (43) Le autorità francesi hanno precisato i metodi di calcolo dei suddetti conguagli. I calcoli verranno effettuati in base ai valori dei parametri vigenti al momento dell'attuazione. Questi parametri sono:
- le aliquote contributive e le basi imponibili, che permettono di calcolare la dotazione alle riserve attese dai regimi integrativi,
 - il tasso di attualizzazione ed eventualmente la tavola di mortalità, che variano in base alle circostanze economiche.
- (44) Le autorità francesi ritengono in questa fase che dovranno essere pagati i seguenti conguagli:
- il conguaglio da versare alla *Caisse nationale d'assurance vieillesse* (CNAV), che gestisce il regime generale della previdenza sociale, che dovrebbe ammontare a circa [importo compreso tra 400 e 800 milioni di EUR] (*),
 - i versamenti ai regimi integrativi di diritto comune gestiti dall'AGIRC-ARRCO, sotto forma di partecipazione alle riserve tecniche di tali regimi, che dovrebbero ammontare a circa [importo compreso tra 80 e 300 milioni di EUR].
- (45) Il governo francese intende provvedere al posto della CRP-RATP al versamento di questi conguagli ai regimi di diritto comune in modo da garantire la neutralità finanziaria dell'integrazione del regime speciale della RATP in questi regimi di accoglienza.

⁽²¹⁾ I diritti del regime speciale o diritti «specifici» corrispondono, per costruzione, alla differenza tra i diritti pensionistici acquisiti, erogati dal regime speciale della RATP, e la quota relativa alle prestazioni erogate dal diritto comune o diritti «di base». I diritti «specifici» del regime speciale della RATP corrispondono pertanto ai diritti pensionistici che vanno al di là dei diritti normalmente erogati dai regimi di diritto comune. I diritti del regime speciale, peraltro destinati a scomparire progressivamente nell'ambito della riforma dei regimi pensionistici speciali (cfr. considerando 21 della presente decisione), resteranno a carico della CRP-RATP.

⁽²²⁾ Gli scostamenti tra i rapporti di oneri pensionistici dei due regimi dipendono, da un lato, dalle differenze di livello e di struttura delle retribuzioni (che influenzano gli oneri pensionistici) e, dall'altro, dalle differenze demografiche (ad esempio una base proporzionalmente più ridotta di persone che versano contributi si ripercuote sull'importo dei contributi stessi).

(*) Informazione coperta dal segreto d'ufficio.

I diritti di base acquisiti successivamente all'operazione di integrazione

- (46) Nel caso dei diritti di base acquisiti successivamente all'operazione di integrazione, è previsto che la RATP e i suoi agenti versino i contributi pensionistici di diritto comune in contropartita dell'intervento del regime generale e dei regimi integrativi.

6. RAGIONI CHE HANNO CONDOTTO ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (47) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha espresso dubbi in merito alla compatibilità della riforma notificata con il mercato comune. La Commissione ha indicato che il procedimento aveva lo scopo di determinare se la riforma notificata costituisse un aiuto alla RATP.
- (48) La Commissione si è inizialmente interrogata sullo stretto legame esistente tra la creazione della CRP-RATP e l'operazione di integrazione nei regimi di diritto comune e ha ritenuto necessario verificare che l'integrazione dei diritti di base non costituisse un aiuto di Stato a favore della RATP.
- (49) La Commissione ha successivamente espresso dubbi sul fatto che il finanziamento da parte dello Stato dei diritti specifici del regime pensionistico della RATP non costituisse un aiuto di Stato e che, nella fattispecie, fosse compatibile con il mercato comune.
- (50) Infine la Commissione ha sollevato dubbi sulla necessità della riforma notificata e sulla sua proporzionalità rispetto all'interesse comune. Quanto alla necessità della riforma notificata, la Commissione si è interrogata sulla reale ed effettiva apertura del mercato del trasporto pubblico nell'Île-de-France e sull'eliminazione degli elementi caratterizzanti la situazione di fatto e di diritto della RATP che potrebbero ostacolare una concorrenza effettiva. La Commissione ha inoltre espresso dubbi in merito alla proporzionalità della riforma notificata, soprattutto perché questa riguarderà anche gli impegni pensionistici speciali delle persone che saranno assunte dopo l'attuazione della suddetta riforma.
- (51) Nella decisione del 10 ottobre 2007 la Commissione ha peraltro concluso che il finanziamento del deficit del regime pensionistico della RATP da parte dello Stato per il decennio 1995-2005 costituiva aiuto di Stato ai sensi del punto iii) dell'articolo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ⁽²³⁾ (cfr. considerando 15 della presente decisione).
- (52) La Commissione ha inoltre ritenuto che l'articolo 87 del trattato CE non fosse applicabile alla CRP-RATP, non essendo quest'ultima un'impresa (considerando 67 della suddetta decisione).

- (53) La Commissione ha infine ritenuto che la garanzia data dallo Stato francese agli aventi diritto del regime speciale favorisse direttamente i dipendenti della RATP, e non la RATP stessa, e che non si sarebbe quindi potuta considerare un vantaggio economico per l'impresa (considerando 70 della suddetta decisione).

7. ARGOMENTAZIONI ADDOTTE DALLE AUTORITÀ FRANCESI IN SEGUITO ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

Osservazione preliminare

- (54) Nella lettera del 22 gennaio 2008 le autorità francesi ricordano che a loro parere la riforma notificata istituzionalizza un aiuto alla persona e non all'impresa RATP e che non costituisce, quindi, aiuto di Stato a favore della RATP. Inoltre, anche se il beneficiario reale della riforma notificata dovesse essere la RATP, le autorità francesi ritengono che la riforma non dovrebbe incidere sul commercio tra gli Stati membri, né falsare la concorrenza, in quanto la RATP è attiva su un solo mercato, quello del trasporto pubblico urbano nell'Île-de-France, non ancora aperto alla concorrenza, e perché la riforma non ha alcuna incidenza sulle attività delle filiali della RATP o nei mercati nei quali queste filiali operano.

Integrazione dei diritti di base

- (55) Le autorità francesi sono del parere che, in assenza di vantaggi per la RATP, l'integrazione della CRP-RATP nel regime generale non comporti elementi di aiuti di Stato a favore della RATP.
- (56) Le autorità francesi ritengono innanzitutto, come osservato dalla Commissione stessa al punto 69 della decisione di avvio del procedimento, che «la seconda fase della riforma, ossia il pagamento dei conguagli e il trasferimento del finanziamento dei diritti di base dalla CRP-RATP alla CNAV e all'AGIRC-ARRCO, non incida più sulla situazione economica della RATP».
- (57) Le autorità francesi sono peraltro del parere che gli obblighi della RATP corrispondenti ai diritti di base non costituiscano costi che avrebbero normalmente dovuto gravare sul bilancio dell'impresa ai sensi della giurisprudenza comunitaria. Secondo le autorità francesi, infatti, sulle risorse finanziarie delle imprese francesi gravano di norma contributi liberatori versati alle casse pensionistiche di diritto comune, ma non l'obbligo di pagamento delle pensioni nei confronti degli agenti in attività e dei pensionati, come invece avveniva per la RATP che fino alla riforma notificata aveva al suo interno l'ufficio pensioni. Pertanto, quando sono accompagnati dal versamento di un contributo con effetto liberatorio a concorrenza del diritto comune, l'integrazione della CRP-RATP nel regime generale e il pagamento dei conguagli da parte dello Stato al regime generale non consentono alla RATP di sottrarsi dai costi che normalmente avrebbero dovuto gravare sulle risorse finanziarie proprie dell'impresa.

⁽²³⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

(58) Infine le autorità francesi ritengono che, poiché il regime speciale è stato imposto dallo Stato al momento della creazione della RATP nel 1948, sarebbe anomalo per l'impresa dover sostenere l'onere dei conguagli che rappresentano la contropartita dell'integrazione della CRP-RATP nel regime generale.

Finanziamento dei diritti specifici

(59) In primo luogo, le autorità francesi ritengono che non si possa applicare al caso in questione la giurisprudenza secondo la quale i costi risultanti da un contratto collettivo costituiscono, per loro natura, un costo che di norma grava sul bilancio di un'impresa – indipendentemente dal fatto che l'impresa abbia accettato questo contratto volontariamente o che sia stato esteso in via normativa o legislativa ⁽²⁴⁾ – perché il regime pensionistico degli agenti della RATP non scaturisce da un contratto collettivo.

(60) In secondo luogo, le autorità francesi ritengono che l'esistenza dei diritti specifici non costituisca in alcun modo un vantaggio per la RATP. Il fatto che la RATP continui ad assumere agenti statutari che godono dei diritti specifici non dimostrerebbe che l'esistenza dei diritti specifici costituisca un vantaggio economico per la RATP.

(61) In terzo luogo, le autorità francesi sostengono che il finanziamento pubblico dei diritti specifici rappresenti la semplice compensazione di oneri anormali sostenuti dalla RATP. Le autorità francesi ritengono che la conclusione secondo cui il finanziamento dei diritti pensionistici specifici non costituisce un aiuto di Stato derivi dai principi sanciti dalla giurisprudenza comunitaria fin dalle origini della Comunità, le cui sentenze *Combust* ⁽²⁵⁾ e *Enirisorse* ⁽²⁶⁾ sono solo le illustrazioni più recenti.

Compatibilità della riforma notificata con il mercato comune

(62) Anche se la Commissione dovesse ritenere che la riforma notificata comporti elementi di aiuto di Stato, le autorità francesi ritengono che la riforma sarebbe comunque compatibile con il mercato comune.

(63) Le autorità francesi mantengono la loro posizione secondo cui la riforma notificata è conforme alla teoria dei costi incagliati e che è favorevole alla concorrenza.

(64) Le autorità francesi considerano peraltro che il nuovo finanziamento dei diritti pensionistici a partire dal 2006 sia necessario e proporzionato per consentire un funzionamento concorrenziale del mercato.

(65) Le autorità francesi sono del parere che la riforma notificata sia necessaria, perché rappresenta un presupposto per l'apertura alla concorrenza del settore del trasporto pubblico nell'Île-de-France, come previsto dal regolamento (CE) n. 1370/2007. La riforma consentirà, da un lato, di prevenire le distorsioni della concorrenza tra operatori pubblici e privati e, dall'altro, di rimuovere definitivamente la barriera all'ingresso, costituita dalle modalità di finanziamento delle pensioni della RATP.

(66) Quanto alla proporzionalità della riforma notificata, con lettera del 23 aprile 2008 le autorità francesi hanno informato la Commissione in merito alla riforma del regime pensionistico speciale della RATP avviata dal governo francese, riforma che armonizza il regime pensionistico speciale della RATP rispetto alle norme del diritto comune.

8. OSSERVAZIONI DI PARTI INTERESSATE A SEGUITO DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

(67) Con lettera del 13 febbraio 2008 il sindacato SUD della RATP ha espresso la propria opposizione al progetto notificato dalle autorità francesi, ritenendo che il suo unico obiettivo fosse quello di trasformare la RATP in un grande gruppo internazionale mosso dal profitto. Nella stessa lettera il sindacato SUD della RATP ha attirato l'attenzione della Commissione sul fatto che, a suo parere, lo statuto degli agenti della RATP non fosse quello di dipendenti di diritto privato soggetti al codice del lavoro.

(68) Il sindacato SUD della RATP afferma inoltre che la riforma del regime pensionistico della RATP avrebbe dovuto essere elaborata da una commissione mista paritetica, perché rientrerebbe nella contrattazione collettiva tra parti sociali.

9. COMMENTI DELLA FRANCIA SULLE OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

(69) Per quanto concerne il regime giuridico applicabile agli agenti della RATP, con lettera del 3 aprile 2008 le autorità francesi precisano che le disposizioni del codice del lavoro si applicano agli agenti statutari della RATP, a meno che il codice del lavoro o la giurisprudenza non abbiano espressamente escluso l'applicazione di tali disposizioni agli agenti in questione. Secondo la Francia, l'esistenza di simili eccezioni non basta a stabilire che gli agenti della RATP si trovino in un rapporto di lavoro di diritto pubblico.

(70) La Francia sostiene inoltre che il decreto n. 60-1362 del 19 dicembre 1960, che attribuisce competenza alla commissione mista paritetica della RATP in materia di statuto del personale, non evoca il regime pensionistico. Secondo le autorità francesi, il regime pensionistico della RATP non scaturisce da contrattazioni collettive, ma è stato imposto dallo Stato alla RATP per via amministrativa.

⁽²⁴⁾ Sentenza della Corte del 5 ottobre 1999, causa C-251/97, *Francia/Commissione*, Racc. pag. I-6639, punto 40.

⁽²⁵⁾ Sentenza del Tribunale del 16 marzo 2004, causa T-157/01, *Danske Busvognmænd/Commissione*, Racc. pag. II-917.

⁽²⁶⁾ Sentenza della Corte del 23 marzo 2006, causa C-237/04, *Enirisorse SpA/SotaCRP-RATPbo SpA*, Racc. pag. I-2843.

10. PORTATA DELLA PRESENTE DECISIONE

- (71) La presente decisione riguarda la compatibilità del nuovo sistema di finanziamento delle pensioni con le norme comunitarie relative agli aiuti di Stato.
- (72) L'avvio del procedimento del 10 ottobre 2007 e, in particolare, i commenti delle autorità francesi hanno permesso alla Commissione di precisare le modalità di attuazione della riforma notificata e di individuare tre misure suscettibili di comportare elementi di aiuti di Stato.
- (73) In primo luogo, il 1° gennaio 2006 la CRP-RATP è diventata l'unico debitore legale delle pensioni degli agenti statutarî al posto della RATP.
- (74) In secondo luogo, dal 1° gennaio 2006 lo Stato versa alla CRP-RATP una sovvenzione destinata a equilibrare i suoi conti. Questa sovvenzione pubblica copre il deficit demografico e il sovraccosto del regime speciale della RATP.
- (75) In terzo luogo, la riforma notificata prevede la possibilità per la CRP-RATP di integrare nei regimi di diritto comune i diritti pensionistici di base del regime speciale. Lo Stato provvederà a pagare al posto della CRP-RATP i conguagli destinati a rispettare il principio della neutralità finanziaria dell'integrazione.

11. VALUTAZIONE DELLA PRIMA MISURA: LA CREAZIONE DELLA CRP-RATP

- (76) La Commissione rileva che il 1° gennaio 2006 la CRP-RATP è diventata l'unico debitore legale delle pensioni degli agenti statutarî al posto della RATP. La Commissione constata che contestualmente i contributi versati dalla RATP alla CRP-RATP a titolo delle pensioni hanno assunto carattere liberatorio.
- (77) La Commissione osserva che, nell'ambito del sistema istituito precedentemente al 1° gennaio 2006, la RATP era debitore legale degli impegni pensionistici del regime speciale. In tal senso il sistema di finanziamento del regime speciale degli agenti della RATP era derogatorio rispetto al diritto comune: la RATP era garante dell'equilibrio finanziario del regime in questione, non avendo i contributi «datore di lavoro» versati dalla RATP al regime speciale carattere liberatorio.
- (78) La Commissione conclude quindi che il principale effetto delle disposizioni previste dalla riforma notificata è stato di conferire carattere liberatorio al contributo «datore di

lavoro» versato dalla RATP per le pensioni dei propri agenti, liberandola così dall'obbligo storico di garantire l'equilibrio del regime speciale. In altri termini, la riforma notificata ha trasferito la responsabilità dell'equilibrio finanziario del regime speciale in questione dalla RATP alla CRP-RATP e infine allo Stato.

- (79) La Commissione osserva inoltre che, senza la riforma notificata, l'obbligo dell'equilibrio finanziario del regime speciale gravante sulla RATP avrebbe portato all'iscrizione di un impegno nei confronti dello Stato, che si sarebbe contabilizzato come accantonamento nei conti al momento del passaggio alle norme IFRS (*International Financial Reporting Standard*, Principi internazionali d'informativa finanziaria), norme applicabili alla RATP dal 30 giugno 2007⁽²⁷⁾.
- (80) In questa fase la Commissione tiene a sottolineare che la questione posta dalla creazione della CRP-RATP è identica a quella sollevata nell'ambito della riforma delle modalità di finanziamento delle pensioni dei funzionari statali dipendenti di La Poste⁽²⁸⁾. La Commissione verificherà pertanto se nella fattispecie la misura in questione comporti elementi di aiuto di Stato, adottando la stessa procedura della decisione summenzionata.

11.1. ESISTENZA DI UN AIUTO DI STATO

- (81) L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE prevede che «salvo deroghe contemplate dal presente trattato, sono incompatibili con il mercato comune, 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».
- (82) Secondo l'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, la qualificazione di una misura nazionale come aiuto di Stato presuppone che vengano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative: 1) che la misura in questione conferisca un vantaggio economico selettivo; 2) che questo vantaggio sia finanziato mediante risorse statali; 3) che questo vantaggio falsi o minacci di falsare la concorrenza e 4) che questo vantaggio incida sugli scambi tra Stati membri.
- (83) È opportuno illustrare i motivi che consentono di ritenere che la misura in questione soddisfi queste condizioni cumulative e che costituisca pertanto un aiuto di Stato a favore della RATP ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

⁽²⁷⁾ Secondo la relazione informativa del senatore Bertrand Auban, presentata a nome della commissione Finanze, controllo del bilancio e dei conti economici della nazione del 9 luglio 2008, questi impegni pensionistici sono stimati a 21 miliardi di euro.

⁽²⁸⁾ Decisione 2008/204/CE della Commissione, del 10 ottobre 2007, relativa agli aiuti di Stato concessi dalla Francia relativamente alla riforma del metodo di finanziamento delle pensioni dei dipendenti pubblici di La Poste (GU L 63 del 7.3.2008, pag. 16).

11.1.1. ESISTENZA DI UN VANTAGGIO ECONOMICO SELETTIVO A FAVORE DELLA RATP

(84) Per valutare se la misura in questione comporti elementi di aiuto di Stato, occorre determinare se tale misura conferisca un vantaggio economico alla RATP, consentendole di evitare costi che avrebbero normalmente dovuto gravare sulle risorse finanziarie proprie dell'impresa ed impedendo pertanto che le forze presenti sul mercato spiegassero i loro normali effetti ⁽²⁹⁾.

(85) In tale contesto, secondo una giurisprudenza costante, un onere normale è un costo normale inerente alla gestione quotidiana o alle attività correnti di un'impresa ⁽³⁰⁾. Inoltre, secondo la Corte, un aiuto consiste in un provvedimento inteso ad alleviare gli oneri che di regola gravano sul bilancio delle imprese, tenuto conto della natura o della struttura del sistema di oneri in questione, mentre un onere speciale è un onere supplementare rispetto agli oneri normali ⁽³¹⁾.

(86) Alla luce della giurisprudenza della Corte e conformemente alla sua pratica decisionale ⁽³²⁾, la Commissione ritiene che la qualifica di onere «normale» o «speciale» implichi la definizione di un quadro di riferimento, o comparatore, allo scopo di individuare quelle imprese che fossero in una situazione di fatto e di diritto paragonabile rispetto all'obiettivo perseguito dalle misure interessate.

(87) In tal senso è opportuno ricordare che per applicare l'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE occorre determinare soltanto se, nell'ambito di un determinato sistema giuridico, una misura statale possa favorire «talune imprese o talune produzioni» ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE rispetto ad altre imprese che fossero in una situazione di fatto e di diritto paragonabile rispetto all'obiettivo perseguito dalle misure interessate.

(88) Più precisamente, la Corte indica che la scelta del sistema di riferimento segue un approccio in due tempi: primo, la determinazione del sistema di oneri interessato dalla misura in questione; secondo, la determinazione del regime generale applicabile al sistema di oneri in questione.

⁽²⁹⁾ Sentenza del 14 febbraio 1990, causa C-301/87, *Francia/Commissione*, Racc. pag. I-307, punto 41.

⁽³⁰⁾ Cfr. sentenza del Tribunale del 20 settembre 2000, causa T-55/99, *Spagna/Commissione*, Racc. pag. II-3207, punto 82.

⁽³¹⁾ Sentenza della Corte del 20 settembre 2001, causa C-390/98, *H.J. Banks & Co. Ltd/The Coal Authority et Secretary of State for Trade and Industry*, Racc. pag. I-6117, punto 33.

⁽³²⁾ Cfr. la succitata decisione 2008/204/CE del 10 ottobre 2007 e la decisione della Commissione del 10 ottobre 2007 concernente la riforma del finanziamento delle pensioni nel settore bancario in Grecia (GU C 308 del 19.12.2007, pag. 9).

(89) Qualora fosse possibile individuare un comparatore esogeno pertinente in riferimento al quale definire l'esistenza di oneri «anormali», la misura in esame non costituirebbe aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. In caso contrario, la misura in questione costituisce aiuto di Stato ai sensi della medesima disposizione.

11.1.1.1. **Assenza di un comparatore esogeno nel caso in questione**

(90) Applicando questa metodologia al caso in oggetto, la Commissione ritiene che il sistema di oneri interessato dalla misura in questione sia costituito dagli oneri sociali sostenuti da un datore di lavoro nell'ambito dell'assicurazione obbligatoria sulla vecchiaia dei propri dipendenti.

(91) Su un piano teorico la Commissione distingue due potenziali quadri di riferimento:

— le disposizioni in materia di assicurazione obbligatoria sulla vecchiaia, applicabili ai regimi pensionistici di diritto comune, ovvero il regime di previdenza sociale gestito dalla CNAV e i regimi integrativi gestiti dall'AGIRC e dall'ARRCO,

— le disposizioni in materia di assicurazione obbligatoria sulla vecchiaia applicabili ad altri enti pubblici.

(92) Per quando riguarda il primo comparatore possibile, ovvero i regimi pensionistici di diritto comune, la Commissione osserva che, dal 1° gennaio 2006, la RATP è sottoposta allo stesso livello di contributi sociali delle imprese che versano contributi sociali alle casse pensionistiche che gestiscono i regimi di diritto comune. La Commissione osserva tuttavia che al 1° gennaio 2006 le prestazioni versate agli aventi diritto della RATP dal regime speciale gestito dalla CRP-RATP erano superiori alle prestazioni di cui godono i dipendenti iscritti ai regimi di diritto comune.

(93) La Commissione constata altresì che gli iscritti ai regimi di diritto comune sono dipendenti a contratto di diritto privato, mentre i dipendenti della RATP sono agenti statuari. A tale proposito è opportuno sottolineare che lo statuto del personale della RATP è a vario titolo derogatorio rispetto al diritto comune (cfr. nota 6).

- (94) Alla luce delle considerazioni precedenti e della sua pratica decisionale⁽³³⁾, la Commissione ritiene che le disposizioni applicabili ai regimi di diritto comune in materia di assicurazione obbligatoria sulla vecchiaia non possano fungere da comparatore nell'analisi condotta dalla Commissione per determinare l'esistenza di un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.
- (95) Per quanto riguarda il secondo possibile comparatore, ovvero gli enti pubblici, la Commissione non è riuscita a individuare un insieme di operatori economici che potessero formare un gruppo omogeneo atto a fungere da comparatore. La RATP si trova, infatti, in Francia a vario titolo in una situazione di fatto e di diritto molto particolare⁽³⁴⁾.
- (96) In conclusione, la Commissione ritiene che non esista alcun comparatore esogeno che permetta di definire un contributo «normale» sostenuto da imprese che si trovino in una situazione di fatto e di diritto paragonabile a quella della RATP, alla luce dell'obiettivo perseguito dalla misura in questione.
- (97) La sentenza *Enirisorse*⁽³⁵⁾, citata dalla Francia, non modifica le conclusioni della Commissione in merito all'esistenza di un vantaggio a favore della RATP. In questa sentenza, infatti, la Corte fonda la propria conclusione su un confronto del provvedimento controverso rispetto a una «circostanza normale» che la Corte ha potuto definire, ma che non esiste in misura simile nella presente causa.
- (98) In assenza di un comparatore esogeno pertinente, la Commissione ritiene che per determinare l'esistenza di un vantaggio ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE il quadro di riferimento per valutare l'esistenza del vantaggio sia la situazione della RATP stessa prima dell'adozione della misura.
- 11.1.1.2. Esistenza di un vantaggio economico**
- (99) Come precedentemente indicato, nell'ambito del sistema istituito prima del 1° gennaio 2006, la RATP era debitore legale degli impegni pensionistici del regime speciale. In tal senso la RATP era garante dell'equilibrio finanziario del regime in questione, non avendo i contributi «datore di lavoro» versati dalla RATP al regime speciale carattere liberatorio.
- (100) La Commissione ha constatato che il principale effetto delle disposizioni previste dalla riforma notificata è stato quello di conferire carattere liberatorio ai contributi «datore di lavoro» versati dalla RATP per le pensioni dei propri agenti.
- (101) La Commissione conclude pertanto che le misure in questione liberano la RATP da oneri che la stessa avrebbe dovuto assumersi a norma della summenzionata legge del 1948.
- (102) Nel quadro di un'analisi della natura normale o anormale degli oneri pensionistici per la RATP, la Commissione ritiene che l'obbligo che un'impresa deve assumersi in virtù della legislazione sul lavoro o dei contratti collettivi conclusi con i sindacati, in materia di indennità di licenziamento e/o di pensioni anticipate, rientrino nei normali costi dell'attività imprenditoriale che l'impresa deve sostenere con le proprie risorse⁽³⁶⁾.
- (103) Per estensione, la Commissione ritiene che gli oneri cui è soggetta la RATP in virtù della legge del 1948 siano oneri normali. Pertanto, dato che la misura in causa permette di evitare di sostenere costi che normalmente avrebbero dovuto gravare sulle risorse finanziarie proprie della RATP, la Commissione considera che tali misure conferiscono all'operatore un vantaggio ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Il vantaggio in questione è selettivo perché riguarda un solo beneficiario.
- (104) La Commissione ha inoltre constatato che, in assenza della riforma notificata, l'obbligo dell'equilibrio finanziario del regime speciale gravante sulla RATP avrebbe portato all'iscrizione di un impegno nei confronti dello Stato nel bilancio della RATP, che si sarebbe contabilizzato come accantonamento nei conti al momento del passaggio alle norme IFRS (*International Financial Reporting Standard*, Principi internazionali d'informativa finanziaria), norme applicabili alla RATP dal 30 giugno 2007.
- (105) Questo elemento conferma che la creazione della CRP-RATP libera la RATP da oneri che normalmente avrebbe dovuto sostenere.
- 11.1.1.3. Inapplicabilità della giurisprudenza *Combust* al caso in questione**
- (106) Le autorità francesi invocano dettagliatamente la sentenza *Combust*⁽³⁷⁾, nella quale il Tribunale ha ritenuto oneri «anormali» quegli oneri risultanti da uno statuto speciale applicato al personale di un'impresa che, a seguito di una riforma, si trova in una situazione di diritto comune,

⁽³³⁾ Cfr. le decisioni di cui alla nota 32 della presente decisione.

⁽³⁴⁾ Cfr. in particolare le sezioni 2 e 3 della presente decisione.

⁽³⁵⁾ Sentenza della Corte del 27 novembre 2003, causa C-34/01, *Enirisorse SpA/Ministero delle Finanze*, Racc. pag. I-14243.

⁽³⁶⁾ Cfr. punto 63 degli Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2).

⁽³⁷⁾ Sentenza del 16 marzo 2004, causa T-157/01, *Danske Busvo-gmænd/Commissione*, Racc. pag. II-917.

dunque identica a quella dei suoi concorrenti, per quanto riguarda la gestione del personale. Il Tribunale dichiara quindi che: «la misura in questione mirava a sostituire lo status privilegiato e costoso dei pubblici dipendenti impiegati dalla Combust con uno status di agente a contratto paragonabile a quello degli impiegati di altre imprese di trasporto mediante autobus concorrenti della Combust. Si trattava dunque di liberare la Combust da uno svantaggio strutturale rispetto ai suoi concorrenti privati. Orbene, l'articolo 87, n. 1, CE ha come unico scopo di vietare i vantaggi che favoriscono talune imprese, in quanto la nozione di aiuto riguarda solo interventi che alleggeriscono gli oneri gravanti normalmente sul bilancio di un'impresa e che devono ritenersi un vantaggio economico che l'impresa beneficiaria non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato. [...] Peraltro, lo Stato danese, invece di versare la somma di DKK 100 milioni direttamente ai pubblici dipendenti impiegati dalla Combust, avrebbe potuto ottenere lo stesso risultato destinando di nuovo i detti pubblici dipendenti alla pubblica amministrazione, senza versamento di un abbuono specifico, circostanza che avrebbe consentito alla Combust di impiegare immediatamente agenti a contratto rientranti in un regime di diritto privato».

- (107) In linea generale è innanzitutto opportuno ricordare che la giurisprudenza *Combust* non è stata confermata dalla Corte. Alcuni elementi della giurisprudenza della Corte contraddicono l'ipotesi secondo la quale la compensazione di uno svantaggio strutturale escluderebbe la qualifica di aiuto. La Corte ha costantemente indicato che l'esistenza di un aiuto dovrebbe essere valutata in funzione degli effetti e non delle cause o degli scopi degli interventi statali⁽³⁸⁾. La Corte ha anche sostenuto che il concetto di aiuto comprende i vantaggi concessi dalle pubbliche autorità le quali, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa⁽³⁹⁾. Inoltre la Corte ha indicato chiaramente che i costi legati alla retribuzione dei loro dipendenti gravano, per loro natura, sul bilancio delle imprese, indipendentemente dal fatto che detti costi derivino o meno da obblighi di legge o di accordi o contratti collettivi⁽⁴⁰⁾. In tale contesto la Corte ha ritenuto che il fatto che le misure statali mirino a compensare i costi aggiuntivi non può sottrarle alla qualifica di aiuto⁽⁴¹⁾. Le autorità francesi invocano tuttavia con forza l'applicazione del principio posto dal Tribunale nella sentenza *Combust*, affermando che la riforma notificata non fa che liberare la RATP da un onere «anormale».

⁽³⁸⁾ Sentenza della Corte del 2 luglio 1974, causa 173/73, *Italia/Commissione*, Racc. pag. 709, punto 13; sentenza della Corte del 24 febbraio 1987, causa C-310/85, *Deufile/Commissione*, Racc. pag. 901, punto 8; sentenza della Corte del 26 settembre 1996, causa C-241/94, *Francia/Commissione*, Racc. pag. I-4551, punto 20.

⁽³⁹⁾ Sentenza della Corte del 15 marzo 1994, causa C-387/92, *Banco Exterior*, Racc. pag. I-877, punto 13; sentenza citata nella causa C-241/94, punto 34.

⁽⁴⁰⁾ Sentenza della Corte del 12 dicembre 2002, causa C-5/01, *Belgio/Commissione*, Racc. pag. I-1191, punto 39.

⁽⁴¹⁾ Sentenza della Corte del 23 febbraio 1961, causa 30/59, *Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Alta autorità*, Racc. pag. 3, punti 29 e 30; sentenza citata nella causa C-173/73, punti 12 e 13; sentenza citata nella causa C-241/94, punti 29 e 35; sentenza della Corte del 5 ottobre 1999, causa C-251/97, *Francia/Commissione*, Racc. pag. I-6639, punti 40, 46 e 47.

- (108) In tal senso la Commissione sottolinea che alcuni importanti elementi materiali differenziano la causa *Combust* dal caso in oggetto:

- le compensazioni sono versate direttamente ai funzionari impiegati da Combust, mentre la misura oggetto della presente decisione riguarda il contributo «datore di lavoro» della RATP,
- la misura statale pertinente nella causa *Combust* riguardava il passaggio dallo status privilegiato e costoso dei dipendenti Combust a uno status di agenti contrattuali paragonabile a quello dei dipendenti di altre imprese di trasporto mediante autobus in concorrenza con Combust. Lo statuto e i diritti degli agenti della RATP restano invece invariati per effetto della misura in questione. Lo statuto e i diritti in questione sono diversi da quelli dei dipendenti con contratto di diritto privato delle imprese iscritte ai regimi pensionistici di diritto comune,
- l'ambito concorrenziale delle attività di Combust era diverso da quello della RATP. La società per azioni Combust A/S doveva gestire l'attività di trasporto su basi commerciali e operare sul mercato in condizioni di concorrenza paragonabili a quelle delle società private di trasporto mediante autobus. In tale contesto, le società pubbliche di gestione del trasporto cedono, previa gara d'appalto, a imprese private e pubbliche l'esecuzione dei trasporti mediante autobus. Secondo le norme che disciplinano le gare d'appalto, gli appalti sono aggiudicati all'«offerta economicamente più vantaggiosa» senza che occorra tener conto della natura privata o pubblica dell'offerente. La RATP dispone, dal canto suo, di un ampio settore non liberalizzato che il regolamento (CE) n. 1370/2007 sottoporrà alla concorrenza in modo molto graduale e nel quale i vincoli economici si esercitano in modo diverso.

- (109) La Commissione ritiene che le differenze tra la causa *Combust* e il caso in esame siano sufficienti a giustificare un diverso ragionamento per le due cause.

11.1.2. PRESENZA DI RISORSE STATALI

- (110) La Commissione ritiene che la misura esaminata implichi risorse statali a favore della RATP, nella misura in cui la responsabilità finale di equilibrare il regime pensionistico speciale degli agenti della RATP non spetta più alla RATP, bensì allo Stato. Infine, a partire dall'attuazione della riforma, lo Stato garantisce l'equilibrio finanziario della CRP-RATP attraverso il versamento di una sovvenzione di equilibrio all'ente di previdenza sociale che, in assenza della riforma, avrebbe dovuto essere coperta dalla RATP.
- (111) La Commissione conclude pertanto che la misura in questione implichi risorse statali ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

11.1.3. DISTORSIONE DELLA CONCORRENZA E PREGIUDIZIO PER GLI SCAMBI

- (112) Come precedentemente indicato, la RATP, beneficiaria della misura in questione, è la società madre di un gruppo di imprese, il gruppo RATP, che opera nel settore dei trasporti e dei servizi correlati. Tutti questi operatori sono attivi nei mercati comunitari dei settori suindicati.
- (113) In tale contesto occorre ricordare che gli aiuti diretti a sgravare un'impresa dai costi cui avrebbe dovuto normalmente far fronte nell'ambito della propria gestione corrente o delle proprie normali attività falsano in linea di principio le condizioni di concorrenza ⁽⁴²⁾. Infatti è stato ritenuto che qualsiasi aiuto concesso ad un'impresa che eserciti le sue attività sul mercato comunitario può causare distorsioni di concorrenza e incidere sugli scambi fra Stati membri ⁽⁴³⁾. La Corte ha sottolineato inoltre che non è affatto escluso che una sovvenzione pubblica, concessa a un'impresa attiva solo nella gestione di servizi di trasporto locale o regionale e non di servizi di trasporto al di fuori del suo Stato d'origine, possa comunque incidere sugli scambi tra Stati membri ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Infatti, quando uno Stato membro concede una sovvenzione pubblica a un'impresa, la fornitura di servizi di trasporto da parte della suddetta impresa può risultarne invariata o incrementata, con la conseguenza che le opportunità delle imprese aventi sede in altri Stati membri di fornire i loro servizi di trasporto sul mercato di tale Stato membro ne risultano diminuite ⁽⁴⁴⁾.
- (114) Nella fattispecie, il gruppo RATP si trova in una posizione privilegiata rispetto sia ai concorrenti nazionali ⁽⁴⁵⁾ sia ai concorrenti di altri Stati membri che non possono beneficiare della misura in questione.
- (115) In tal senso è opportuno ricordare che il regolamento (CE) n. 1370/2007 prevede la progressiva apertura alla concorrenza dei mercati interessati e che l'apertura alla concorrenza di un determinato settore implica che un aiuto di Stato concesso a un'impresa di questo settore possa incidere sugli scambi intracomunitari e falsare la concorrenza nel mercato in questione.

⁽⁴²⁾ Cfr. sentenza del 19 settembre 2000, causa C-156/98, *Germania/Commissione*, Racc. pag. I-6857, punto 30, e la giurisprudenza citata.

⁽⁴³⁾ Cfr. in particolare la sentenza della Corte del 17 settembre 1980, causa C-730/79, *Philip Morris/Commissione*, Racc. pag. 2671, punti 11 e 12, e sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998, causa T-214/95, *Vlaams Gewest/Commissione*, Racc. pag. II-717, punti da 48 a 50.

⁽⁴⁴⁾ Sentenza del Tribunale dell'11 giugno 2009, causa T-222/04, *Italia/Commissione*, punto 45.

⁽⁴⁵⁾ Occorre ricordare che non è necessario che l'impresa beneficiaria partecipi direttamente agli scambi intracomunitari. Infatti quando uno Stato membro concede un aiuto a un'impresa, l'attività interna può risultarne invariata o aumentare, con la conseguenza che le possibilità delle imprese con sede in altri Stati membri di penetrare tale mercato ne sono diminuite. Inoltre, il rafforzamento di un'impresa che sino a quel momento non partecipava a scambi intracomunitari può collocare l'impresa medesima in una situazione che le consenta di inserirsi nel mercato di un altro Stato membro (cfr. in particolare la sentenza del 7 marzo 2002, *Italia/Commissione*, Racc. pag. I-2289, punto 84).

- (116) La Commissione ritiene pertanto che la misura in questione incida sugli scambi tra Stati membri e che falsi la concorrenza tra questi operatori.

11.2. ILLEGITTIMITÀ DELL'AUTO

- (117) Conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, lo Stato membro è tenuto a notificare qualsiasi progetto diretto a istituire o modificare aiuti. Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.
- (118) Nella fattispecie, le autorità francesi hanno notificato con lettera del 29 giugno 2006 la riforma delle modalità di finanziamento del regime pensionistico della RATP. In questa lettera le autorità francesi indicano che detto dispositivo non sembra costituire un aiuto di Stato tale da essere oggetto di notifica preventiva alla Commissione in applicazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE.
- (119) La Commissione constata tuttavia che l'aiuto di Stato in questione è stato attuato dalla Francia a partire dal 1° gennaio 2006, ovvero prima che la Commissione adottasse la decisione finale. Su tale base, la Commissione conclude che la Francia ha agito illegittimamente dando esecuzione all'aiuto in questione in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE.

11.3. COMPATIBILITÀ DELL'AUTO CON IL MERCATO COMUNE

- (120) Poiché la misura in questione costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, è opportuno esaminare la sua eventuale compatibilità alla luce delle deroghe previste dal suddetto trattato.
- (121) In tal senso, la Commissione ritiene che la base giuridica più appropriata sia l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, secondo cui gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività possono considerarsi compatibili con il mercato comune, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.
- (122) Tenuto conto della natura e degli effetti della riforma, la Commissione ritiene che la valutazione della compatibilità dell'aiuto in questione debba essere effettuata in base alla creazione della parità di condizioni («*level playing field*») in materia di oneri sociali obbligatori tra la RATP e i suoi concorrenti attuali, potenziali e futuri nel mercato del trasporto pubblico urbano nell'Île-de-France.

Livello dei contributi versati dalla RATP rispetto ai suoi concorrenti nel sistema riformato

- (123) Per analizzare gli effetti dell'aiuto e valutare l'intensità della distorsione della concorrenza, la Commissione deve innanzitutto esaminare il livello dei contributi pagati dalla RATP rispetto a quello dei concorrenti nel sistema riformato. La Commissione individuerà quindi ciò che sarebbe avvenuto se la RATP non avesse beneficiato dell'aiuto di cui trattasi. Saranno analizzati tanto gli effetti positivi quanto gli effetti negativi degli aiuti e si potranno quindi trarre conclusioni globali in merito alla loro compatibilità.
- (124) A titolo preliminare, la Commissione osserva che anteriormente al 1° gennaio 2006 il finanziamento del regime pensionistico speciale della RATP si distingueva dal finanziamento dei regimi pensionistici di diritto comune per due motivi: il carattere non liberatorio dei contributi e l'aliquota contributiva «datore di lavoro».
- (125) La Commissione ritiene che l'aiuto in questione abbia fornito una soluzione al primo elemento di divergenza tra il regime speciale della RATP e i regimi di diritto comune. Infatti, anteriormente al 1° gennaio 2006, la RATP non versava contributi con effetto liberatorio, ma era incaricata dalla legge di equilibrare il regime pensionistico per i propri agenti. La riforma notificata ha introdotto il versamento di un contributo con carattere liberatorio, che caratterizza i contributi versati dal datore di lavoro di diritto comune alla cassa che gestisce il regime pensionistico a ripartizione. Quanto al secondo punto di divergenza, la Commissione constata che la riforma notificata ha comportato una parificazione del livello degli oneri di assicurazione obbligatoria sulla vecchiaia tra la RATP e le imprese di diritto comune delle prestazioni pensionistiche.

Scenario senza concessione dell'aiuto

- (126) In assenza della riforma notificata, la RATP avrebbe dovuto predisporre accantonamenti nei conti successivi all'esercizio 2006 per fare fronte agli impegni pensionistici dei suoi agenti statuari. Detto accantonamento risulterebbe direttamente dal fatto che i contributi «datore di lavoro» per le pensioni degli agenti della RATP non avevano carattere liberatorio.
- (127) Peraltro, i contributi della RATP all'assicurazione sulla vecchiaia per garantire l'equilibrio finanziario del regime pensionistico non sarebbero stati allineati al livello di quelli pagati dai suoi concorrenti.
- (128) In mancanza della riforma notificata, la RATP avrebbe pertanto dovuto assumersi un onere aggiuntivo annuo

di diverse centinaia di milioni di EUR rispetto al regime riformato.

- (129) Nel contesto di un mercato liberalizzato, la RATP sarebbe quindi stata svantaggiata dai suoi oneri pensionistici, cosa che avrebbe inciso significativamente sulle proprie attività.

Effetti positivi dell'aiuto

- (130) Da quanto precede si evince che, alla luce del regolamento (CE) n. 1370/2007 che prevede la progressiva apertura alla concorrenza del mercato dei trasporti pubblici urbani, il regime pensionistico applicabile alla RATP secondo la legge del 1948 presenta caratteristiche specifiche che, prese separatamente, creano una distorsione di concorrenza a danno della RATP e del gruppo al quale appartiene. L'effetto principale dell'aiuto in questione è l'allineamento dei contributi della RATP a quelli sostenuti dai suoi concorrenti e dai concorrenti del gruppo RATP, eliminando in tal modo la distorsione di concorrenza specifica che colpisce la RATP e il gruppo RATP.
- (131) La riforma consente inoltre alla RATP di agire progressivamente come un investitore privato che deve far fronte a normali vincoli commerciali. Questo è peraltro uno degli obiettivi della suddetta riforma.
- (132) La Commissione è inoltre del parere che la misura in questione sia idonea all'obiettivo di interesse comunitario da questa perseguito. Nessun altro strumento avrebbe affrontato la questione in modo più efficace. Si sarebbero certamente potute concedere compensazioni di servizio pubblico, ma un simile approccio non sarebbe né idoneo né sostenibile a lungo termine, a causa della natura strutturale del problema.
- (133) Quanto alla proporzionalità delle misure, la Commissione ritiene che l'aiuto concesso sia ridotto al minimo. Dal 1° gennaio 2006, la RATP versa oneri pensionistici identici a quelli delle imprese che hanno dipendenti iscritti ai regimi di diritto comune.
- (134) Infine la Commissione considera che la misura in questione permetta di garantire la continuità di un sistema pensionistico il cui finanziamento era divenuto obsoleto. La Commissione ritiene peraltro che la riforma avviata in merito alle prestazioni pensionistiche erogate dal regime speciale⁽⁴⁶⁾ costituisca in tal senso un elemento aggiuntivo determinante. A tale proposito la Commissione considera che tali misure rientrino perfettamente nel quadro complessivo della riforma dei sistemi pensionistici degli Stati membri, auspicata dal Consiglio e dalla Commissione⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Cfr. considerando 21 della presente decisione.

⁽⁴⁷⁾ Cfr. relazione congiunta della Commissione e del Consiglio in materia di pensioni adeguate e sostenibili (CS/7165/03) del 18 marzo 2003.

Effetti negativi dell'aiuto

- (135) In un'analisi statica la Commissione ritiene, da un lato, che le distorsioni della concorrenza indotte dalla misura in questione sul mercato del trasporto pubblico urbano nell'Île-de-France siano per loro natura molto limitate nell'immediato, perché alla luce del passato della RATP e delle sue attività è evidente che gli impegni pensionistici interessati dalla riforma si riferiscono ad attività condotte storicamente su un mercato non liberalizzato nel quale la concorrenza era finora molto scarsa. D'altro canto, per quanto riguarda i mercati nei quali il gruppo RATP opera attraverso filiali dell'impresa RATP, la Commissione ritiene che la misura in questione abbia un effetto molto marginale. Questi mercati saranno infatti interessati solo indirettamente dalla misura in questione perché, oltre alla pura separazione giuridica, contabile e finanziaria tra la società madre e le sue filiali, la riforma notificata non riguarda il personale assunto in queste filiali.
- (136) In un'analisi dinamica, forse più appropriata alla luce del regolamento (CE) n. 1370/2007, la Commissione è del parere che, benché la misura in questione possa teoricamente consentire alla RATP di mantenere una posizione dominante, il rischio sia ridotto. Tale conclusione scaturisce dal fatto che la misura si limita ad allineare i contributi versati dalla RATP a quelli dei suoi concorrenti e che, a seguito della riforma del regime pensionistico speciale del 2008, il regime pensionistico della RATP non riveste particolare interesse per l'impresa.

Bilancio di compatibilità generale

- (137) In virtù di quanto precede, la Commissione conclude che gli effetti negativi dell'aiuto concesso alla RATP siano moderati. La riforma notificata si limita a quanto strettamente necessario per creare la parità di condizioni in materia di contributi all'assicurazione obbligatoria sulla vecchiaia, mette fine a una distorsione di concorrenza che avrebbe svantaggiato la RATP e non altera quindi le condizioni degli scambi in modo non compatibile con l'interesse comune.
- (138) Ne consegue che l'aiuto in questione è compatibile con il mercato comune, a condizione che la riforma del regime pensionistico speciale della RATP, destinata ad armonizzarlo rispetto alle norme di diritto comune dei regimi di base dei dipendenti del settore privato e dei funzionari, sia pienamente attuata.
- (139) La Commissione ritiene che la conclusione di cui sopra non venga messa in discussione dalla soluzione individuata dalla sua decisione [2005/145/CE] nella causa EDF ⁽⁴⁸⁾.

- (140) È opportuno ricordare che in questa decisione la Commissione ha autorizzato gli aiuti di Stato che liberavano le imprese di un settore dall'obbligo di versare pensioni specifiche superiori a quelle derivanti dal regime generale delle pensioni e che erano state definite nel periodo di monopolio. In tale occasione, la Commissione ha ritenuto che lo sgravio parziale dell'onere risultante dal meccanismo di finanziamento dei diritti pensionistici specifici, maturati prima della data della riforma, costituisse un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE che potesse essere dichiarato compatibile con il mercato comune. Nella sua analisi di compatibilità, la Commissione ha ritenuto che la situazione di EDF non fosse molto diversa, per natura, da quella dei «costi incagliati» nel settore dell'energia. Si trattava infatti di aiuti volti ad agevolare la transizione verso un settore energetico concorrenziale. La Commissione ha ritenuto opportuno assimilare gli aiuti concessi a EDF alla compensazione di costi incagliati ⁽⁴⁹⁾ e ha annunciato che seguirà tale approccio nell'analisi di casi simili.

- (141) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che nella fattispecie l'aiuto di Stato liberi la RATP da obblighi pensionistici superiori a quelli derivanti dal regime generale delle pensioni e che erano stati definiti prima della liberalizzazione del mercato. La Commissione aggiunge inoltre che la riforma dei regimi pensionistici speciali, applicata alla RATP sin dall'inizio del 2008, allinea il regime speciale degli agenti della RATP alle norme di diritto comune dei regimi di base dei dipendenti del settore privato e dei funzionari.

11.4. CONCLUSIONI

- (142) La Commissione conclude che la misura in questione costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Questo aiuto di Stato è illegittimo, ma compatibile con il mercato comune in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.

12. VALUTAZIONE DELLA SECONDA E DELLA TERZA MISURA

- (143) Come precedentemente indicato, la riforma notificata prevede che, a partire dal 1° gennaio 2006, lo Stato versi alla CRP-RATP una sovvenzione destinata a equilibrare i suoi conti.
- (144) La riforma notificata prevede inoltre la possibilità per la CRP-RATP di integrare i diritti pensionistici di base del regime speciale nei regimi di diritto comune. Per rispettare il principio generale della neutralità finanziaria, quest'integrazione presuppone il versamento di conguagli nei regimi di accoglienza di cui lo Stato si farà carico al posto della CRP-RATP.

⁽⁴⁸⁾ GU L 49 del 22.2.2005, pag. 9.

⁽⁴⁹⁾ Comunicazione della Commissione relativa alla metodologia di analisi degli aiuti di Stato in materia di costi incagliati [Lettera della Commissione SG (2001) D/290869 del 6.8.2001].

- (145) Si tratta di determinare se queste misure costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.
- (146) In tal senso è opportuno ricordare che l'articolo 87 del trattato CE si applica soltanto alle imprese ai sensi del diritto comunitario della concorrenza. Secondo una giurisprudenza costante della Corte, l'ambito della previdenza sociale, quando fondato sulla solidarietà, non costituisce un'attività economica ai sensi del trattato (cfr. punto 67 della decisione di avvio del procedimento del 10 ottobre 2007) ⁽⁵⁰⁾.
- (147) Alla luce della suddetta giurisprudenza, la Commissione ritiene che né la CRP-RATP né le casse pensionistiche che accolgono il personale in attività e i pensionati della RATP, ovvero la CNAV e l'AGIRC-ARRCO, siano imprese ai sensi del diritto comunitario della concorrenza per i motivi di seguito esposti.
- (148) Nella fattispecie, la Commissione rileva innanzitutto che gli agenti della RATP sono oggetto di una tutela previdenziale obbligatoria che implica un regime di assicurazione sulla vecchiaia autonomo avente un obiettivo sociale. Mira infatti a garantire a tutti gli iscritti una copertura contro il rischio vecchiaia, indipendentemente dalla loro situazione economica e dal loro stato di salute al momento dell'iscrizione.
- (149) La Commissione ritiene inoltre che questo regime obbedisca al principio della solidarietà, giacché i contributi versati dai lavoratori in attività finanziano le pensioni di quelli andati in pensione.
- (150) La Commissione osserva inoltre che la gestione del regime interessato è stata conferita alla CRP-RATP dalla legge e che l'attività di quest'ultima è sottoposta al controllo dello Stato. La CRP-RATP riscuote i contributi dovuti dai dipendenti della RATP e dalla RATP stessa e garantisce la liquidazione e il servizio delle pensioni. La Commissione osserva che, in virtù dell'articolo L. 711-1 del *Code de la sécurité sociale*, la CRP-RATP gode di tutti i poteri previsti all'articolo L. 111-1 del suddetto codice, il quale ricorda in particolare che l'organizzazione della previdenza sociale si basa sul principio della solidarietà nazionale.
- (151) La Commissione constata infine che, nello svolgimento del proprio compito, la CRP-RATP applica la legge e che non ha alcuna possibilità di influenzare l'importo dei contributi, l'utilizzo dei fondi né la determinazione del livello delle prestazioni. Le prestazioni corrisposte sono

stabilite dalla legge e indipendenti dall'importo dei contributi.

- (152) Poiché la CRP-RATP non è un'impresa ai sensi del diritto comunitario della concorrenza, la Commissione ritiene che il versamento di una sovvenzione di equilibrio da parte dello Stato alla CRP-RATP e il finanziamento statale dei conguagli al posto della CRP-RATP non costituiscano aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La creazione della Cassa pensionistica del personale della RATP (CRP-RATP) costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, aiuto concesso in modo illegittimo dalla Francia in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE.

Questo aiuto di Stato è compatibile con il mercato comune a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, a condizione che la riforma del regime pensionistico speciale della RATP, destinata ad armonizzarlo rispetto alle norme di diritto comune dei regimi di base dei dipendenti del settore privato e dei funzionari, conosca piena attuazione.

La concessione di questo aiuto è quindi autorizzata.

Articolo 2

Il versamento da parte dello Stato di una sovvenzione di equilibrio alla CRP-RATP e il finanziamento statale dei conguagli al posto della CRP-RATP, al momento dell'integrazione dei diritti di base del regime speciale nei regimi di diritto comune, non costituiscono aiuti di Stato a norma dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

Articolo 3

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 luglio 2009.

Per la Commissione
Antonio TAJANI
Vicepresidente

⁽⁵⁰⁾ La Corte ha così deciso nelle cause riunite C-159 e C-160/91, Poucet e Pistre: «Orbene, le casse malattia e gli enti che concorrono alla gestione del pubblico servizio della previdenza sociale svolgono una funzione di carattere esclusivamente sociale. Tale attività si fonda infatti sul principio della solidarietà nazionale e non ha alcuno scopo di lucro. Le prestazioni corrisposte sono prestazioni stabilite dalla legge e indipendenti dall'importo dei contributi. Ne consegue che detta attività non è un'attività economica e che, quindi, gli enti incaricati di svolgerla non costituiscono imprese ai sensi degli artt. 81 e 82 del trattato».