

DECISIONE (UE) 2015/1074 DELLA COMMISSIONE**del 19 gennaio 2015****sull'aiuto di stato SA.35842 (2014/C) (ex 2012/NN) cui l'Italia ha dato esecuzione****compensazione integrativa per obblighi di servizio pubblico a favore di CSTP***[notificata con il numero C(2015)74]***(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, 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 osservazioni a norma della disposizione o delle disposizioni succitate, e tenuto conto di dette osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con notifica elettronica del 5 dicembre 2012, le autorità italiane hanno comunicato, a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, la compensazione integrativa concessa al Consorzio Salernitano Trasporti Pubblici SpA («il CSTP») per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus sulla base di concessioni di servizio rilasciate dalla Regione Campania («la Regione») nel periodo 1997-2002 («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 a CSTP a partire dal 7 dicembre 2012, ossia dopo che il governo italiano aveva notificato la misura alla Commissione ma prima che la Commissione avesse adottato una decisione.
- (3) Con lettera del 20 febbraio 2014, la Commissione ha notificato alle autorità italiane la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato («la decisione di avvio»).
- (4) La decisione di avvio del procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*⁽¹⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sull'aiuto.
- (5) Le autorità italiane hanno presentato le proprie osservazioni sulla decisione di avvio con le lettere del 21 e del 25 marzo 2014.
- (6) L'unico terzo che ha presentato osservazioni in risposta alla decisione di avvio è stato CSTP, il beneficiario della misura. Le sue osservazioni sono pervenute il 25, 26, 27 e 28 marzo 2014.
- (7) L'Italia non ha fornito commenti sulle osservazioni del terzo.
- (8) Dopo che la Commissione ha accettato di prorogare il termine ultimo per la presentazione, le autorità italiane hanno fornito le informazioni complementari con lettera del 15 settembre 2014.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA**2.1. L'IMPRESA**

- (9) CSTP è una società per azioni che gestisce servizi di trasporto pubblico locale sulla base di concessioni regionali e comunali. Più specificamente, secondo le autorità italiane, nel periodo in esame CSTP ha effettuato servizi di collegamento con autobus come concessionaria della Regione per un totale di circa 9 milioni di chilometri all'anno.

⁽¹⁾ Decisione della Commissione, del 20.2.2014, sull'aiuto di Stato SA.358423 (2012/NN) — Italia — Compensazione integrativa di OSP a favore di CSTP (GU C 156 del 23.5.2014, pag. 39).

- (10) Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane, per il succitato servizio relativo al periodo in esame, la Regione ha già corrisposto a 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 risulta che tale compensazione sia stata concessa a CSTP più di dieci anni prima che la Commissione inviasse la sua prima richiesta di informazioni allo Stato italiano, la compensazione non sarà oggetto di valutazione nell'ambito della procedura in corso ⁽²⁾.
- (11) Oltre alle somme di cui sopra già riscalate, CSTP ha chiesto alla Regione una compensazione integrativa di 14 545 946 EUR, a norma del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio ⁽³⁾, per gli svantaggi economici che avrebbe subito a causa della presunta imposizione di obblighi di servizio pubblico (OSP).
- (12) Nel 2008 il tribunale amministrativo regionale di Salerno ha respinto il ricorso di 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 ⁽⁴⁾, 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.

2.2. LE SENTENZE DEL CONSIGLIO DI STATO

- (13) Con sentenza del 27 luglio 2009 (*sentenza n. 4683/09*), il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso di CSTP contro la pronuncia del tribunale amministrativo regionale di Salerno, concludendo che 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 CSTP avesse diritto a ricevere le compensazioni di servizio pubblico anche in assenza di una richiesta preliminare di soppressione degli OSP.
- (14) Secondo il Consiglio di Stato, l'ammontare esatto della compensazione integrativa dovuta a CSTP doveva essere determinato dalla Regione sulla base di dati attendibili desunti dai conti della società, attestanti la differenza fra i costi imputabili alla parte dell'attività di 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.
- (15) 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 l'importo 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 CSTP è stata sottocompensata solo per il 1998, come risulta dall'applicazione della formula di cui all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 (obbligo tariffario). Gli esperti non potevano applicare un metodo induttivo per calcolare la (eventuale) sottocompensazione a norma dell'articolo 10 del medesimo regolamento (obbligo di esercizio o di trasporto), 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 così presunto che a CSTP fosse stato imposto un obbligo di natura tariffaria.

⁽²⁾ 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, a decorrere dal giorno in cui l'aiuto illegale è concesso al beneficiario come aiuto individuale o come aiuto facente parte di 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.

⁽³⁾ 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 (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1).

⁽⁴⁾ L'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1191/69 stabilisce che: «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 [...]».

- (16) Il Consiglio di Stato ha conseguentemente emesso la sentenza n. 5649/2012 del 7 novembre 2012, imponendo alla Regione di corrispondere a 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 a CSTP il 21 dicembre 2012.
- (17) La corresponsione a CSTP di tale compensazione integrativa da parte della Regione in forza della sentenza n. 5649/2012 costituisce la misura non notificata e l'oggetto della presente decisione.

2.3. INFORMAZIONI/OSSERVAZIONI AGGIUNTIVE TRASMESSE DALLE AUTORITÀ ITALIANE

- (18) Stando alle autorità italiane, 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.
- (19) Le autorità italiane affermano inoltre che 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 CSTP per il periodo in esame. Le autorità italiane non hanno però fornito nessun contratto di concessione effettivamente sottoscritto con CSTP nel periodo in esame.
- (20) Le autorità italiane affermano che, in virtù di tali concessioni, 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 che la società non ha mai esercitato tale diritto. Le autorità italiane sostengono inoltre che la società non ha mai notificato alla Regione che gli obblighi comportassero svantaggi economici né che essa prestasse servizi che non avrebbe svolto se non fosse stata obbligata a fornirli nel quadro di un OSP. Infine, secondo le autorità italiane, CSTP non ha mai richiesto la soppressione degli obblighi di servizio pubblico come asseritamente disposto dall'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1191/69.
- (21) Secondo le autorità italiane, i contributi pubblici concessi a CSTP in passato si erano basati sulla metodologia del costo economico standardizzato, che prevedeva l'uso dei parametri stabiliti dalla legge regionale n. 16/1983⁽⁵⁾, come il numero di chilometri aggiudicati rispetto a quelli effettivamente percorsi, il numero di dipendenti e di autobus, variabile in base al tipo di servizio prestato (urbano, di montagna o collinare), il trattamento giuridico ed economico del personale, la dimensione dell'impresa e i costi degli autobus.
- (22) Le autorità italiane dubitano peraltro che CSTP abbia dimostrato di aver assolto in modo efficiente e corretto gli OSP a norma del regolamento (CEE) n. 1191/69, e affermano che 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

- (23) Come illustrato al considerando 15, il Consiglio di Stato ha nominato due esperti per determinare la compensazione integrativa dovuta dalla Regione a CSTP a norma degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Ciascun esperto ha presentato la sua relazione il 27 settembre 2012, ma soltanto il secondo esperto è riuscito a calcolare la compensazione integrativa dovuta a CSTP dalla Regione.
- (24) 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 di CSTP non erano suffragate da un numero di dati documentali sufficiente per calcolare l'importo con precisione. Inoltre, le parti (ossia 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⁽⁶⁾, dovrebbe essere pari a zero.

⁽⁵⁾ Legge Regionale 25 gennaio 1983, n. 16 Interventi regionali in materia di servizi di trasporto pubblico locale per viaggiatori accessibile al seguente indirizzo: http://jtest.ittig.cnr.it:8080/cocoon/regioneCampania/xhtml?css=4&doc=/db/nir/RegioneCampania/1983/urn_-nir_regione.campania_legge_1983-01-25n16&datafine=19830205

⁽⁶⁾ 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.

- (25) 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 CSTP sia stato sottocompensato durante il periodo in esame per gli obblighi di natura tariffaria che gli sono stati imposti.
- (26) 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 a 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
A-(B+C)		3 670 784,68				

- (27) Da tali calcoli si deduce che 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 è stato pari a 3 670 784,68 EUR, cui si aggiungono gli interessi legali di 1 281 053,57 EUR, determinando una compensazione integrativa pari a 4 951 838,25 EUR, che il Consiglio di Stato ha ordinato alla Regione di corrispondere a CSTP e che essa ha effettivamente versato il 21 dicembre 2012.

2.5. MOTIVAZIONI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (28) Come risulta dalla decisione di avvio del procedimento, la Commissione nutriva molti dubbi in merito alla compatibilità della misura con il mercato interno.
- (29) In primo luogo, la Commissione si è chiesta se le quattro condizioni stabilite dalla Corte di giustizia dell'Unione europea («CGUE») nella sua giurisprudenza *Altmark*⁽⁷⁾ fossero soddisfatte.
- (30) In secondo luogo, la Commissione nutriva dubbi in merito all'esenzione dall'obbligo di notifica ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69. Onde stabilire se, nel caso in oggetto, l'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69 dispensasse 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 a

⁽⁷⁾ Causa C-280/00, *Altmark Trans/Regierungspräsidium Magdeburg*, EU.C.2003:415.

CSTP e, in secondo luogo, se la compensazione riconosciuta per tale obbligo sia conforme al regolamento (CEE) n. 1191/69. La Commissione non ha potuto raggiungere una conclusione in merito alla questione se la compensazione concessa a CSTP soddisfacesse tali condizioni.

- (31) In terzo luogo, la Commissione nutreva dubbi in merito alla possibile compatibilità della misura ai sensi del regolamento (CEE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾. Se venisse confermato che almeno una delle condizioni di esenzione dalla notifica previste dal regolamento (CEE) n. 1191/69 non risulta soddisfatta e che sarebbe necessario eseguire una valutazione ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007, la Commissione nutrirebbe dubbi in merito al rispetto delle condizioni di tale regolamento nel caso di specie.

3. COMMENTI DELL'ITALIA

- (32) Le autorità italiane non hanno presentato osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento a livello nazionale. Solo la Regione Campania ha presentato osservazioni.
- (33) In primo luogo la Regione ha osservato che CSTP non ha fornito alcun elemento di prova che dimostrasse l'esistenza di un'adeguata separazione contabile.
- (34) Essa ha quindi riconfermato che nel periodo in esame non si è verificata alcuna imposizione unilaterale di obblighi di servizio pubblico. Piuttosto, la società, in base alle norme allora in vigore, ha chiesto ogni anno il rinnovo dei servizi in concessione, di modo che nessun atto di concessione ha comportato l'imposizione unilaterale di OSP. Inoltre, per ottemperare alla sentenza, la Regione ha ripetutamente chiesto a CSTP di fornire prove documentali degli atti o dei contratti con i quali, secondo la società, erano stati imposti gli OSP, senza però ricevere, secondo quanto comunicato, alcun riscontro. CSTP non ha nemmeno fornito elementi di prova che dimostrassero che essa aveva chiesto alla Regione di modificare le condizioni stabilite nei contratti di concessione in termini di percorsi, orari e tariffe, né prove che dimostrassero che la Regione avesse respinto eventuali richieste in tal senso. Per quanto riguarda i massimali tariffari, la Regione ha osservato che le tariffe imposte dai contratti di concessione rientravano nelle misure generali di politica dei prezzi applicata da tutte le aziende del settore.

4. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

- (35) L'unico terzo che ha presentato osservazioni in risposta alla decisione di avvio è stato CSTP, il beneficiario della misura. Nelle sue dichiarazioni, CSTP esprime disaccordo rispetto alle posizioni preliminari adottate dalla Commissione nella decisione di avvio.
- (36) In primo luogo, essa sostiene che durante il periodo in esame la Regione le ha unilateralmente imposto OSP. A sostegno di tale affermazione, CSTP ha sostenuto che tali OSP non erano definiti nel documento di aggiudicazione della concessione, poiché tale documento non esisteva, ma derivavano esclusivamente da atti interni della Regione recanti la predeterminazione dell'organizzazione aziendale e l'individuazione della compensazione tramite la metodologia del cosiddetto «costo standard». CSTP ha spiegato che l'Italia aveva regolamentato gli OSP con la legge n. 151/81, la legge regionale n. 16/83, la legge n. 59/97, articolo 4 e il decreto legislativo n. 422/97. La Regione ha affidato a CSTP gli OSP mediante un atto di concessione del 1972/1973, prorogato ogni anno fino al 2003. Il fatto che nel periodo in esame a CSTP sono stati imposti OSP — ad esempio obblighi in materia di tariffe, percorsi, fermate e orari — si può, secondo quanto comunicato, dedurre dai seguenti documenti:

— il «contratto di servizio ponte», sottoscritto da CSTP e dalla Regione per l'anno 2003, in conformità con l'articolo 46 della legge regionale n. 3/02, che prorogava e sostituiva le concessioni esistenti;

— la delibera della Giunta regionale n. 4873 del 30 dicembre 1999, che ha autorizzato CSTP a modificare il percorso dell'autolinea in seguito alle richieste della società stessa e di altri firmatari;

— la decisione del governo regionale n. 327 del 4 maggio 2000, che ha prorogato la sospensione dell'aumento dei costi degli abbonamenti per i servizi regionali di trasporto con autobus;

— la nota 5171/2000 in cui vengono comunicate le distinte modalità di calcolo dei prezzi degli abbonamenti normali e degli abbonamenti per le *linee operaie*;

⁽⁸⁾ 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).

- il decreto dell'Assessore ai Trasporti della Regione n. 1609/2001, relativo al passaggio dalla lira all'euro, in cui si richiama l'attenzione dei concessionari sul divieto — che rappresentava un obbligo concessionale/contrattuale — di applicazione di aumenti impropri.
- (37) CSTP ha infine sostenuto che, poiché la Regione aveva ripetutamente ridotto l'importo del costo standard, applicandolo in modo disomogeneo alle diverse linee e concessioni, alcuni operatori avevano deciso di sopprimere alcune linee sistematicamente in perdita. La Regione avrebbe però risposto che gli operatori erano tenuti a garantirne l'operatività — prevista dagli OSP — e che in caso di soppressione delle linee essi sarebbero stati denunciati per interruzione di servizio pubblico. Secondo CSTP, ciò dimostra che la società era assoggettata a OSP. Tuttavia, CSTP non ha fornito elementi di prova a sostegno di tale affermazione.
- (38) In secondo luogo, CSTP ha sostenuto che, operando esclusivamente in qualità di fornitore di servizi di trasporto pubblico locale e non svolgendo alcuna altra attività commerciale, esso non era tenuto a tenere una contabilità separata. CSTP ha spiegato che la normativa in vigore prevedeva semplicemente che i dati contabili relativi all'attività di trasporto pubblico assoggettata a OSP fossero forniti separatamente da quelli inerenti alle altre attività d'impresa e non richiedeva ulteriori ripartizioni contabili che indicassero distintamente i ricavi e i costi relativi a ciascuna linea. CSTP è una società interamente pubblica il cui unico compito nel periodo in esame, così come oggi, è stato la prestazione di servizi di trasporto pubblico in regime di OSP. Di conseguenza, i conti della società contenevano esclusivamente dati sulle attività svolte nel quadro di obblighi di servizio pubblico, per l'evidente e essenziale ragione che — eccezion fatta per i servizi di noleggio resi nel 1998, indicati separatamente nella contabilità della società — nel corso degli anni in questione, la società non ha svolto alcuna altra forma di attività imprenditoriale. CSTP ha aggiunto che l'attendibilità dei dati contabili non è mai stata messa in discussione dalla Regione, la quale, al contrario, li ha utilizzati in modo corretto, come base per il calcolo e il versamento dei contributi annuali.
- (39) In terzo luogo, dopo aver richiamato la sentenza nazionale definitiva del Consiglio di Stato, CSTP ha contestato le tre argomentazioni avanzate dalla Regione:
- il calcolo non si è appoggiato su una contabilità analitica articolata in centri di costo distinti che permettesse di distinguere le attività soggette agli OSP;
- data la mancanza di dati contabili che consentissero di identificare gli elementi specifici che devono essere calcolati a norma degli articoli 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, il calcolo è stato effettuato induttivamente, con un sistema metodologico che la Regione ha definito «astruso e aberrante»;
- il computo non ha tenuto conto del fatto che la gestione di CSTP non era improntata ai canoni di efficienza di cui all'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 1191/69, come si evince dal raffronto tra i dati relativi alla sua attività e quelli inerenti all'attività di un altro operatore di trasporto locale, SITA SpA.
- (40) CSTP ritiene che i documenti contabili forniti non possano essere considerati inidonei a confortare la richiesta di compensazione per il solo fatto di essere bilanci annuali e «modelli E»⁽⁹⁾ (ovverosia, i documenti basati sulla contabilità aziendale contenenti le informazioni necessarie per il calcolo annuale del contributo pubblico) non suffragati dalla copia integrale dei relativi atti contabili e amministrativi (libro giornale, partitari, fatture attive e passive, matrici dei biglietti, eccetera). Secondo CSTP, tale argomentazione può essere facilmente respinta osservando che in passato la Regione aveva accettato gli stessi dati, considerandoli affidabili. Inoltre, essendo scaduti gli obblighi di conservazione integrale della documentazione contabile e amministrativa per il periodo in questione, è obiettivamente difficile pretenderne delle copie. Risulta quindi pienamente legittimo ricostruire l'importo dovuto a titolo di compensazione utilizzando un metodo induttivo, come prescritto dal Consiglio di Stato. Infine, i bilanci sono stati debitamente certificati e la loro correttezza e veridicità non è mai stata messa in discussione. In conclusione, la contabilità presentata da CSTP è senz'altro adeguata e consente il calcolo delle compensazioni nel pieno rispetto delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 1191/69.
- (41) Per quanto riguarda la correttezza del metodo di calcolo e della sua coerenza con la normativa dell'Unione, CSTP ritiene di dover essere compensato per gli svantaggi che, in termini di differenza tra minori ricavi e maggiori costi, ha subito a causa dell'assoggettamento agli OSP. Per stabilire il valore dei minori ricavi sulla base di dati attendibili, CSTP ha innanzitutto fatto riferimento ai ricavi effettivi di esercizio annuali, corrispondenti al prodotto tra le unità di trasporto effettive e la tariffa imposta. Esso ha quindi individuato l'importo da detrarre, in conformità con le norme dell'Unione, facendo riferimento ai ricavi necessari a consentire almeno il pareggio dei costi effettivi, risultanti dai bilanci annuali. L'importo dei ricavi di esercizio annuale coincide con i ricavi effettivi conseguiti dalla società con

⁽⁹⁾ I *Modelli E* sono i documenti basati sulla contabilità aziendale contenenti le informazioni necessarie per il calcolo annuale del contributo pubblico.

l'attività gravata dall'obbligo tariffario, che rappresenta l'unica attività di CSTP. I dati relativi ai ricavi sono desunti dai bilanci annuali di CSTP e dai «modelli E» inviati ogni anno alla Regione, la quale non ne ha mai messo in discussione l'affidabilità. Pertanto non vi è effettivamente alcuna necessità di scomporre tali importi nelle diverse componenti. Per quanto riguarda l'importo da detrarre, CSTP ha affermato di aver utilizzato un criterio pienamente compatibile con le istruzioni contenute nel regolamento (CEE) n. 1191/69, che permetteva di utilizzare la tariffa che la società avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale, tariffa che deve consentire la copertura dei costi effettivamente sostenuti. Per quanto riguarda la differenza tra i costi che l'impresa avrebbe sostenuto applicando la tariffa più favorevole esistente o nel quadro di una gestione commerciale e i costi effettivamente sostenuti, CSTP ritiene che il proprio calcolo sia pienamente coerente con l'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, in quanto permette di cogliere la misura del minor costo sostenuto dall'impresa in quanto soggetta agli OSP in relazione all'ammontare dei contributi regionali percepiti a ripianamento dei costi di esercizio. Infine, CSTP ricorda che gli articoli 10 e 11 di detto regolamento sanciscono entrambi il diritto delle imprese di trasporto pubblico soggette agli OSP di vedersi compensate rispetto a tutte le ricadute negative imputabili ai loro obblighi.

- (42) In quarto luogo, per quanto riguarda la valutazione relativa agli aiuti di Stato di cui alla decisione di avvio, CSTP ha sostenuto che nel periodo in questione il mercato dei trasporti pubblici in Italia non era aperto alla concorrenza di imprese stabilite in altri Stati membri, concludendo quindi che non vi è stata incidenza sugli scambi o distorsione della concorrenza. Analogamente, considerata l'attuale organizzazione del servizio di trasporto pubblico locale, che si basa sulla concessione unilaterale in esclusiva su determinate linee di trasporto, la compensazione non è stata tale da falsare la concorrenza. Inoltre, essendo il costo standard/km imposto dalla Regione e accettato dal concessionario insieme con gli altri OSP, non si configurerebbe alcun vantaggio. Sull'obbligo tariffario, a differenza degli obblighi di esercizio e di trasporto, non incidono le eventuali differenziazioni delle attività di trasporto dell'impresa. Pertanto, CSTP ritiene che almeno tre dei presupposti stabiliti dalla CGUE per la determinazione di un aiuto di Stato non ricorrano nel caso di specie.
- (43) CSTP è del parere che la compatibilità della compensazione doveva essere valutata facendo riferimento al regolamento (CEE) n. 1191/69 e non alle disposizioni in materia di aiuti di Stato contenute nel trattato.
- (44) Relativamente all'esenzione dall'obbligo di notifica ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69, CSTP argomenta che, poiché la Regione ha imposto unilateralmente l'obbligo tariffario e poiché gli importi non si iscrivono nell'ambito di OSP conseguenti ad un contratto di servizio, ma derivano dalla corretta applicazione del calcolo di cui all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 nell'ambito di una concessione, il pagamento erogato a titolo di compensazione era esentato dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 17, paragrafo 2, di detto regolamento.

5. COMMENTI DELL'ITALIA SULLE OSSERVAZIONI DEL TERZO

- (45) Le autorità italiane non hanno trasmesso commenti sulle osservazioni di CSTP.

6. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

6.1. ESISTENZA DELL'AIUTO

- (46) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, *«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»*.
- (47) Di conseguenza, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, 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, nonché
- ha un'incidenza sugli scambi fra gli Stati membri.

6.1.1. Risorse statali e imputabilità

- (48) La Commissione osserva che la sentenza del Consiglio di Stato obbliga la Regione a corrispondere a 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 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 a CSTP al fine di ottemperare a tale sentenza.

- (49) Il fatto che la Regione venga obbligata da un tribunale nazionale a versare una compensazione a un'impresa non rende la Regione che ha ottemperato alla sentenza non imputabile, dal momento che i tribunali nazionali di quello Stato, in quanto organi dello Stato, sono vincolati da un obbligo di leale cooperazione ⁽¹⁰⁾.
- (50) La misura è quindi imputabile allo Stato e le risorse utilizzate per il pagamento di tale compensazione sono risorse statali.

6.1.2. Vantaggio economico selettivo

- (51) La Commissione osserva innanzitutto che CSTP svolge un'attività economica, segnatamente il trasporto di passeggeri, dietro corrispettivo. Pertanto, CSTP deve essere considerata un'«impresa» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (52) La concessione della misura dovrebbe inoltre essere considerata selettiva, in quanto ne beneficerebbe soltanto CSTP.
- (53) Per quanto concerne il conferimento di un vantaggio economico, 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 trattato, qualora soddisfi cumulativamente quattro criteri ⁽¹¹⁾:
- in primo luogo, l'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblici 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 pubblici, 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 OSP 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.
- (54) La sentenza *Altmark* prevede che tutti e quattro i criteri siano soddisfatti cumulativamente per escludere la presenza di un vantaggio economico qualora le imprese ricevano compensazioni a fronte di obblighi di servizio pubblici ad esse imposti.
- (55) La Commissione osserva innanzitutto che né le autorità italiane né CSTP sono state in grado di esibire un atto di incarico relativo al periodo in esame e che, come illustrato più diffusamente alla sezione 6.2, punto i), CSTP non è stato in grado di precisare gli obblighi che gli è stato imposto di assumere e che potrebbero configurarsi come OSP.
- (56) In secondo luogo, la Commissione osserva che, in assenza di dati necessari e affidabili, la compensazione concessa in virtù della sentenza del Consiglio di Stato si basa esclusivamente su un calcolo ex post effettuato utilizzando un «metodo induttivo». La Commissione conclude pertanto che i parametri in base ai quali gli esperti nominati dal Consiglio di Stato hanno calcolato la presunta sottocompensazione non erano stati definiti in via preliminare e che, di conseguenza, il secondo criterio della sentenza *Altmark* non risulta soddisfatto per quanto riguarda la misura non notificata.
- (57) Poiché la sentenza *Altmark* prevede che tutti e quattro i criteri siano soddisfatti cumulativamente, non vi sono motivi per cui la Commissione dovrebbe valutare se gli altri due criteri *Altmark* risultano soddisfatti nel caso di specie. Di conseguenza, il versamento di una compensazione integrativa a CSTP per i servizi forniti nel periodo in esame conferisce a tale impresa un vantaggio economico selettivo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

⁽¹⁰⁾ Causa C-527/12, Commissione/Repubblica federale di Germania, EU:C:2014:2193, punto 56 e la giurisprudenza ivi citata. Cfr. anche la sentenza nella causa C-119/05, Lucchini EU:C:2007:434, paragrafo 59, descritta al considerando (94).

⁽¹¹⁾ Causa C-280/00, *Altmark Trans/Regierungspräsidium Magdeburg* (Raccolta 2003, EU.C.2003:415, punti 87 e 88).

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

- (58) Nelle sue osservazioni, CSTP ha sostenuto che poiché nel periodo in esame il mercato dei trasporti pubblici in Italia non era aperto alla concorrenza di imprese stabilite in altri Stati membri, la misura contestata non può avere causato effetti sugli scambi o distorsioni della concorrenza.
- (59) La Commissione ricorda innanzitutto che la misura contestata è entrata in vigore il 21 dicembre 2012, ovvero molto tempo dopo che il mercato italiano dei trasporti pubblici di passeggeri era stato aperto alla concorrenza. Poiché la misura in questione produce i propri effetti sul mercato in quel momento, è in quel momento che va valutato se la misura può falsare la concorrenza o incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (60) In ogni caso, la Commissione rileva inoltre che, come risulta dalla sentenza *Altmark*, poiché vari Stati membri hanno iniziato fin dal 1995 ad aprire alcuni mercati dei trasporti ad imprese stabilite in altri Stati membri, in quel momento varie imprese offrivano già servizi di trasporto locali o regionali in Stati membri diversi dal loro paese d'origine.
- (61) Concludendo, qualsiasi compensazione concessa a CSTP dovrebbe essere considerata idonea 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 rafforza la posizione di mercato di CSTP, sollevandola dall'onere di spese che essa avrebbe altrimenti dovuto sostenere nel corso delle sue attività economiche quotidiane ⁽¹²⁾.
- (62) La Commissione osserva inoltre che CSTP è attivo su altri mercati, in particolare sul mercato dei servizi di noleggio, anche se secondo CSTP i servizi in questione sono stati resi soltanto nel 1998, e che pertanto si trova in concorrenza con altre imprese all'interno dell'Unione su tali mercati. Qualsiasi compensazione concessa a CSTP inevitabilmente falserebbe la concorrenza e inciderebbe sugli scambi tra Stati membri su tali mercati.
- (63) Di conseguenza, la Commissione conclude che la misura falsa la concorrenza e incide sugli scambi tra Stati membri.

6.1.4. Conclusioni

- (64) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che la misura notificata costituisce aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

6.2. DISPENSA DALL'OBLIGO DI NOTIFICA A NORMA DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 1191/69

- (65) Secondo CSTP, poiché la Regione ha imposto unilateralmente l'obbligo tariffario e poiché gli importi non si iscrivono nell'ambito di OSP conseguenti ad un contratto di servizio, ma derivano dalla corretta applicazione del calcolo di cui all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 nell'ambito di una concessione, il pagamento erogato a titolo di compensazione era esentato dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 17, paragrafo 2, di detto regolamento. CSTP ha ammesso che tali OSP non erano definiti nel documento di aggiudicazione della concessione, nel quale non vi viene fatta menzione, ma derivavano esclusivamente da atti interni della Regione.
- (66) In base all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69, le compensazioni risultanti dall'applicazione dello stesso regolamento sono dispensate dalla procedura di informazione preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, e quindi dall'obbligo di notifica.
- (67) Tuttavia, come si evince dalla sentenza *Combust*, il concetto di «compensazione di servizio pubblico», secondo la definizione di tale disposizione (articolo 17, paragrafo 2), deve essere interpretato in maniera molto restrittiva ⁽¹³⁾. 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. 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. Conformemente all'articolo 108 del trattato, la mancata notifica porterà a considerare tale compensazione un aiuto illegalmente posto in esecuzione.

⁽¹²⁾ Causa C-172/03, *Heiser*, EU:C:2005:130, punto 55.

⁽¹³⁾ Causa T-157/01, *Danske Busvognmænd* Raccolta 2004, EU:2004:76, punti 77, 78 e 79.

- (68) Onde stabilire se, nel caso in oggetto, l'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69 dispensasse effettivamente le autorità italiane dall'obbligo di previa notifica, è quindi necessario, in primo luogo, definire se i) la Regione abbia effettivamente imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico a CSTP e, in secondo luogo, se ii) la compensazione riconosciuta per tale obbligo sia conforme al regolamento (CEE) n. 1191/69. La Commissione esaminerà in successione entrambe le questioni.

i) *OSP imposto unilateralmente*

- (69) La Commissione osserva che né le autorità italiane né CSTP sono state in grado di esibire un atto di incarico relativo al periodo in esame. CSTP ha fornito alla Commissione soltanto contratti che sono entrati in vigore a partire dal 2003.
- (70) Le autorità italiane sostengono che il modello di contratto di concessione fornito — che riguarda un'altra impresa — rappresentava il modello standard in uso nella Regione durante il periodo in esame. Tuttavia, tale modello di concessione è rimasto in vigore dall'aprile 1972 al dicembre 1973, ovverosia più di 20 anni prima del periodo in esame e prima anche dell'entrata in vigore della legge n. 151/1981, convertita dalla legge regionale n. 16/1983, in base alla quale CSTP è stato compensato in prima battuta. Sebbene tale modello di concessione sembri contemplare alcuni obblighi che potrebbero configurarsi come obblighi di servizio pubblico (OSP) (cfr. a titolo di esempio, i punti 2, 9 e 10), tra cui l'obbligo di applicare riduzioni per studenti, lavoratori, insegnanti e dipendenti pubblici e privati e l'obbligo di trasportare alcune categorie di passeggeri a titolo gratuito, a causa della mancanza di un atto di conferimento la Commissione non dispone di elementi di prova che indichino che gli stessi obblighi siano effettivamente stati imposti a CSTP nel periodo in esame. Considerando anzi che i servizi forniti avevano natura di regolari servizi di linea, era necessario che i regolamenti di concessione, che conferivano a CSTP il diritto esclusivo di prestare tali servizi, specificassero in anticipo le modalità dei servizi da fornire. CSTP non ha fornito elementi di prova atti a dimostrare che tali modalità siano state unilateralmente imposte dalla Regione, anziché proposte dall'operatore, come contropartita del diritto di prestare i servizi su base esclusiva, e successivamente autorizzate dalla Regione. In ogni caso, la metodologia utilizzata dall'esperto designato dal Consiglio di Stato per calcolare la presunta sottocompensazione non fa alcun riferimento a tali obblighi.
- (71) La Commissione ha inoltre esaminato se l'imposizione di OSP potesse essere desunta dalla legge regionale n. 16/1983, essendo quest'ultima la base giuridica indicata sia dalla Regione che da CSTP per la compensazione concessa alla società nel periodo in esame (cfr. considerando (23) e (40)). A tale proposito, va osservato che la legge regionale prevede soltanto che gli enti locali e le aziende pubbliche e private che esercitano servizi di trasporto pubblico locale in regime di concessione possono ricevere contributi pubblici. Inoltre, l'articolo 2 della legge regionale stabilisce chiaramente che «Le eventuali perdite e disavanzi non coperti dai contributi regionali come sopra determinati [articolo 2] restano a carico delle singole aziende [...]».
- (72) La Commissione rileva inoltre che gli atti regionali segnalati da CSTP (cfr. considerando (40)) indicavano alcuni obblighi contrattuali in essere, nel periodo in esame, tra CSTP e la Regione. Tuttavia, tali atti non identificano chiaramente obblighi che potrebbero configurarsi come OSP, pur essendo possibili indizi della loro eventuale esistenza. Inoltre, l'esistenza di obblighi contrattuali esclude l'imposizione unilaterale di OSP a CSTP. In ogni caso, la metodologia utilizzata dall'esperto designato dal Consiglio di Stato per calcolare la presunta sottocompensazione non fa alcun riferimento a tali obblighi.
- (73) Per quanto riguarda l'eventuale esistenza di un obbligo tariffario, anche se il calcolo della compensazione integrativa effettuato dall'esperto nominato dal Consiglio di Stato si è basato sull'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, la Commissione non dispone di elementi di prova che dimostrino che tali obblighi siano stati effettivamente imposti a 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». Per 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». La Commissione riconosce che il punto 27 del modello di concessione del 1972/73 stabilisce le tariffe applicabili all'operatore firmatario, ma ricorda di non avere ricevuto, per il periodo in esame, alcun modello di concessione simile o atto di incarico riguardante CSTP che permetta di concludere che a quest'ultimo siano stati imposti obblighi tariffari. In ogni caso, la Commissione osserva che, ai sensi dell'articolo 2 della legge regionale n. 16/1983, la compensazione annuale accordata alle aziende che forniscono servizi di trasporto pubblico veniva calcolata ex ante come la differenza tra i ricavi derivanti dall'applicazione di tariffe minime e il cosiddetto «costo economico standardizzato» (cfr. considerando (23)). La Commissione conclude pertanto che la legge regionale prevedeva tariffe minime e che anche tale ciò esclude l'esistenza di un obbligo tariffario generale.

- (74) In ogni caso, non risulta che gli eventuali OSP imposti a CSTP siano stati imposti unilateralmente. A tale proposito, la Commissione osserva che CSTP ha preso l'iniziativa di chiedere il rinnovo delle concessioni per tutti i sette anni del periodo in esame. Inoltre, dopo la pubblicazione della sentenza del Consiglio di Stato nel 2009, la Regione ha a diverse riprese chiesto a CSTP di esibire gli atti o i contratti impositivi degli OSP al fine di ottemperare alla sentenza, senza però ricevere, secondo quanto comunicato, alcun riscontro.
- (75) L'argomentazione di CSTP secondo cui gli operatori erano tenuti ad operare le rotte nell'ambito di OSP anche se la Regione aveva più volte ridotto l'importo del costo standard e che gli stessi operatori sarebbero stati denunciati per interruzione di pubblico servizio se avessero effettivamente interrotto l'attività non è corroborata da alcun elemento di prova; tale argomentazione non può pertanto essere utilizzata, nel caso di specie, a dimostrazione dell'esistenza di OSP imposti unilateralmente.

ii) *Conformità della compensazione con il metodo comune di compensazione*

- (76) Anche se nel caso di specie fosse dimostrata l'esistenza di OSP imposti a CSTP unilateralmente, *quod non*, la compensazione per tali servizi dovrebbe comunque essere conforme al metodo comune di compensazione previsto dal regolamento (CEE) n. 1191/69 (sezione IV) per poter essere esentata dall'obbligo di informazione preventiva di cui all'articolo 17, paragrafo 2, di tale regolamento. La Commissione non ritiene che tale condizione si sia verificata.
- (77) In primo luogo, la Commissione osserva che la compensazione integrativa concessa a CSTP riguarda solo il 1998. CSTP ha ammesso che in quell'anno, oltre ai presunti OSP, essa ha anche svolto attività commerciali, in particolare servizi di noleggio. La Commissione osserva a tale proposito 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.
- (78) 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»⁽¹⁴⁾.
- (79) CSTP non ha fornito alcun elemento di prova del fatto che durante il periodo in esame, e in particolare nel 1998, esso ha tenuto una contabilità separata per le sue attività commerciali. Inoltre, la Commissione ritiene che l'argomentazione avanzata da CSTP secondo la quale l'obbligo giuridico di conservazione integrale della documentazione contabile e amministrativa per il periodo oggetto del riesame è scaduto non è pertinente per giustificare ex post la concessione, effettuata applicando un metodo induttivo, di un importo integrativo di compensazione. In ogni caso, anche se ne fosse dimostrata l'esistenza, tale requisito previsto dal diritto nazionale non può inficiare un obbligo derivante alla giurisprudenza della Corte di giustizia e dal regolamento (CEE) n. 1191/69, che deve risultare soddisfatto prima di procedere al pagamento di una compensazione per obblighi di servizio pubblici a favore di un operatore di servizi di trasporto.
- (80) In secondo 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 ex post, come ordinato dal Consiglio di Stato, contrasta con tale disposizione, come già indicato ai considerando 54 e 55.
- (81) Alla luce di tali osservazioni, la Commissione conclude che la compensazione integrativa che il Consiglio di Stato ha considerato dovuta a CSTP non era conforme al metodo comune di compensazione stabilito alla sezione IV del regolamento (CEE) n. 1191/69 e che essa non era pertanto dispensata dalla procedura di informazione preventiva prevista dall'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69.

⁽¹⁴⁾ 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, C:2009.290.

6.3. COMPATIBILITÀ DELL'AUTO

- (82) Poiché non è stato dimostrato che la misura in esame fosse dispensata dalla procedura di informazione preventiva ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69, sarà necessario esaminare la loro compatibilità con il mercato interno, poiché si ritiene costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, come indicato alla sezione 6.1.
- (83) L'articolo 93 del trattato 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 tale 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]*»⁽¹⁵⁾.
- (84) 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 del Consiglio⁽¹⁶⁾. 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.
- (85) La Commissione ritiene che l'esame della compatibilità della misura notificata debba essere effettuata ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007, che è entrato in vigore il 3 dicembre 2009 e ha abrogato il regolamento (CEE) n. 1191/69, poiché questa è la legislazione in vigore al momento dell'adozione della presente decisione⁽¹⁷⁾. Essa osserva inoltre che la compensazione integrativa concessa a CSTP dal Consiglio di Stato è stata versata il 21 dicembre 2012. Ciò significa che, alla data in cui ha avuto effetto l'aiuto erogato, il regolamento (CE) n. 1370/2007 era già in vigore da più tre anni⁽¹⁸⁾.
- (86) L'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007, stabilisce che: «*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*».
- (87) Per le ragioni sotto indicate, la Commissione ritiene che la compensazione notificata non sia conforme al regolamento (CE) n. 1370/2007. Essa, di conseguenza, non può essere dichiarata compatibile col mercato interno sulla base dell'articolo 9, paragrafo 1, di detto regolamento.
- (88) 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'OSP 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).
- (89) Nel caso in oggetto, la Commissione ritiene che non vi siano elementi di prova che dimostrino che esistesse un quadro contrattuale tra CSTP e la Regione o che fossero in vigore norme generali per la fissazione di 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 rapporto esistente tra CSTP e la Regione nel periodo in esame (1997-2002). Inoltre, la Commissione rileva che, ai sensi dell'articolo 2 della legge regionale n. 16/1983 — la base giuridica indicata sia dalla Regione che da CSTP per il periodo in esame (cfr. i considerando 19 e 36) — i ricavi dei fornitori di trasporti pubblici deriverebbero dall'applicazione di tariffe minime stabilite dalla Regione, mentre non vi sono riferimenti a tariffe massime.

⁽¹⁵⁾ Causa 156/77, *Commissione/Belgio* (Raccolta 1978, pag. 1881, punto 10).

⁽¹⁶⁾ Regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1).

⁽¹⁷⁾ La Commissione si richiama a tale riguardo alle argomentazioni elaborate ai punti da 307 a 313 della decisione 2011/3/UE, del 24 febbraio 2010, nel caso C 41/08 (ex NN 35/08) concernente i contratti di servizio di trasporto pubblico fra il ministero dei Trasporti danese e la Danske Statsbaner (GU L 7 dell'11.1.2011, pag. 1). Tale 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).

⁽¹⁸⁾ 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).

- (90) La Commissione conclude pertanto che l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007 non risulta rispettato.
- (91) In secondo luogo, la Commissione osserva che, a prescindere dal fatto che CTSP abbia concluso un contratto di servizio pubblico o fosse soggetta a obblighi tariffari tramite l'applicazione di norme generali, non tutte le disposizioni dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007, che definisce il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e le norme generali, risultano rispettate. L'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), prevede ad esempio che i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione debbano essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente per evitare l'eccesso di compensazione, mentre l'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 4, paragrafo 2, definiscono le modalità di ripartizione dei costi e delle entrate. Come osservato nella sezione 6.1, nell'ambito dell'analisi della Commissione del secondo criterio della sentenza *Altmark* della Corte di giustizia, i parametri sulla base dei quali è stata calcolata la presunta sottocompensazione dal secondo esperto non sono stati stabiliti preventivamente e pertanto l'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007 non risulta rispettato.
- (92) 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'OSP. 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 OSP, meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'OSP, 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 del regolamento (CE) n. 1370/2007).
- (93) Come osservato nel considerando 82, nel 1998, oltretutto l'anno per cui, sulla scorta della sentenza del Consiglio di Stato, è stata concessa la compensazione, CSTP non ha attuato un'efficace separazione dei conti. Di conseguenza è impossibile dimostrare che la compensazione integrativa versata dallo Stato italiano il 21 dicembre 2012 non ecceda l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli OSP sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico (punto 2 dell'allegato del regolamento (CE) n. 1370/2007).
- (94) Inoltre, per quanto riguarda il periodo in esame, in mancanza di parametri di compensazione stabiliti in anticipo, ogni ripartizione dei costi deve necessariamente essere effettuata ex post in base a ipotesi arbitrarie, come è avvenuto utilizzando il metodo induttivo.
- (95) Di conseguenza, la Commissione ritiene che la compensazione integrativa concessa dal Consiglio di Stato non sia stata erogata in conformità con le disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 e che per questo motivo essa non sia compatibile con il mercato interno.

6.4. LA COMPENSAZIONE CONCESSA DAL CONSIGLIO DI STATO NON COSTITUISCE UN RISARCIMENTO DEI DANNI

- (96) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni onde stabilire se la sentenza del Consiglio di Stato non riguardasse piuttosto la concessione di un risarcimento danni per presunta violazione del diritto e non la concessione di una compensazione di servizio pubblico a norma dei regolamenti del Consiglio in vigore. Nelle rispettive osservazioni, né le autorità italiane né CSTP si sono espresse in merito.
- (97) La Commissione osserva, a tale proposito, che in determinate circostanze, il risarcimento dei danni dovuto ad illeciti o a comportamenti propri imputabili alle autorità nazionali ⁽¹⁹⁾ non costituisce un vantaggio e non viene pertanto considerato un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato ⁽²⁰⁾. Lo scopo del risarcimento dei danni subiti è diverso dallo scopo degli aiuti di Stato in quanto il risarcimento mira a riportare la parte danneggiata nella situazione in cui si trovava prima dell'azione che ha provocato i danni, come se quest'ultima non avesse avuto luogo (*restitutio in integrum*). Sempre in proposito, la Commissione osserva inoltre che, per non ricadere nel campo di applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato, il risarcimento dei danni deve basarsi su una norma generale in materia di risarcimento ⁽²¹⁾. La Commissione ricorda infine che nella sentenza *Lucchini*, la Corte di giustizia ha stabilito che un giudice nazionale non può applicare il diritto nazionale qualora tale applicazione abbia l'effetto di impedire «l'applicazione del diritto comunitario, in quanto renderebbe impossibile il recupero di un aiuto di Stato concesso in

⁽¹⁹⁾ Ad esempio, un atto illecito o un esempio di arricchimento indebito.

⁽²⁰⁾ Cause riunite da 106 a 120/87, *Asteris AE/Repubblica ellenica e CEE*, EU:C:1988:457.

⁽²¹⁾ Cfr. la decisione della Commissione del 16 giugno 2004, relativa agli aiuti a favore di Akzo Nobel, per ridurre al minimo i trasporti di cloro (caso N 304/2003), comunicazione sintetica nella GU C 81 del 2.4.2005, pag. 4.; cfr. anche la decisione della Commissione del 20 dicembre 2006 relativa al caso *Bedrijfsverplaatsing van autodemontagebedrijf Steenberg* (caso N 575/2005), comunicazione sintetica nella GU C 80 del 13.4.2007, pag. 1.,

violazione del diritto comunitario»⁽²²⁾. Il principio che sottende tale sentenza è che una norma di diritto nazionale non può essere applicata se tale applicazione impedisce l'applicazione corretta del diritto dell'Unione⁽²³⁾.

- (98) Per quanto riguarda la compensazione integrativa concessa a CSTP dal Consiglio di Stato, la Commissione rileva che, sebbene nel dispositivo della sentenza del Consiglio di Stato non vi siano riferimenti al regolamento (CEE) n. 1191/69, la stessa sentenza fa riferimento al diritto di 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. Ciò sembra indicare che il diritto di CSTP a percepire la compensazione integrativa non discenda, secondo il Consiglio di Stato, tanto da una norma generale in materia di risarcimenti dei danni causati da atti illeciti o da comportamenti propri delle autorità nazionali, quanto da diritti asseritamente sanciti dal regolamento (CEE) n. 1191/69.
- (99) In ogni caso, la Commissione ritiene che la concessione di un risarcimento a favore di CSTP per la presunta imposizione unilaterale illecita di OSP da parte delle autorità italiane, calcolata sulla base del metodo comune di compensazione di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69, violerebbe gli articoli 107 e 108 del trattato. Ciò dipende dal fatto che essa produrrebbe per CSTP esattamente lo stesso risultato della concessione di una compensazione per oneri di servizio pubblico per il periodo in esame, nonostante il fatto che i disciplinari di concessione che regolamentano i servizi in questione non fossero dispensati dall'obbligo di notifica preventiva, né soddisfacessero i requisiti sostanziali del regolamento (CEE) n. 1191/69 o del regolamento (CE) n. 1370/2007, come sopra dimostrato. 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 servizi pubblici, compensano i relativi operatori per i costi sostenuti come contropartita per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico. In effetti, la concessione di un risarcimento danni corrispondente alla somma dell'importo degli aiuti che si prevedeva di concedere costituirebbe una concessione indiretta di aiuti di Stato ritenuti illegali e incompatibili con il mercato interno⁽²⁴⁾. Ragionando in termini analoghi, il Tribunale ha ritenuto che le clausole di indennizzo per il recupero di aiuti di Stato costituiscano aiuti di Stato⁽²⁵⁾.
- (100) In ogni caso, il disciplinare di concessione del 1972, ai sensi del quale CSTP avrebbe esercitato i servizi di trasporto in questione, non prevedeva il versamento di alcuna compensazione finanziaria. CSTP acconsentiva a prestare i propri servizi alle condizioni stabilite nella concessione a proprio rischio. Tale conclusione è confermata anche dall'articolo 2 della legge regionale n. 16/1983, che prevedeva che eventuali perdite e disavanzi non coperti dai contributi pubblici restassero a carico dei fornitori del servizio.
- (101) Pertanto, la Commissione non ritiene che la sentenza del Consiglio di Stato costituisca la concessione di una compensazione a fronte dei danni subiti da CSTP a causa di atti illeciti o di altri comportamenti delle autorità nazionali, piuttosto che la concessione di aiuti di Stato illegittimi ed incompatibili, vietati dall'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (102) Alla luce di quanto sopra esposto, la Commissione conclude che la misura non notificata costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, che è incompatibile con il mercato interno.

7. RECUPERO DELL'AIUTO

- (103) Conformemente al trattato e alla giurisprudenza consolidata della Corte di giustizia, la Commissione è competente per decidere se lo Stato interessato debba sopprimere o modificare l'aiuto⁽²⁶⁾ qualora riscontri che quest'ultimo è incompatibile con il mercato interno. La giurisprudenza costante della Corte di giustizia indica anche che, nel caso di aiuti giudicati dalla Commissione incompatibili con il mercato interno, l'obbligo di abolire l'aiuto, imposto allo Stato membro, ha l'obiettivo di ripristinare la situazione preesistente⁽²⁷⁾. La Corte di giustizia ha stabilito al riguardo che tale obiettivo è raggiunto quando il beneficiario ha rimborsato gli importi concessi a titolo di aiuti illegittimi, perdendo quindi il vantaggio di cui aveva fruito sul mercato rispetto ai suoi concorrenti, e la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto è ripristinata⁽²⁸⁾.

⁽²²⁾ Causa C-119/05 *Lucchini*, EU:C:2007:434, punto 59.

⁽²³⁾ *Ibidem*, punto 61.

⁽²⁴⁾ Parere del 28 aprile 2005 nelle cause riunite C-346/03 e C-529/03, *Atzeni*, EU:C:2005:256, punto 198.

⁽²⁵⁾ Causa T-384/08 *Elliniki Nafpigoataskevastiki AE Chartofylakeiou/Commissione*, EU:T:2011:650 e causa T-565/08 *Corsica Ferries/Commissione*, EU:T:2012:415, punti 23, 114 e da 120 a 131. Cfr. anche, per analogia, la causa C-111/10 *Commissione/Consiglio*, EU:C:2013:785, punto 44.

⁽²⁶⁾ Causa C-70/72, *Commissione/Germania* (Raccolta 1973, pag. 813, punto 13).

⁽²⁷⁾ Cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92, *Spagna contro Commissione*, Raccolta 1994, pag. I-04103, punto 75.

⁽²⁸⁾ Causa C-75/97, *Belgio/Commissione* (Raccolta 1999, pag. I-3671, punti 64 e 65).

- (104) Sulla base di tale giurisprudenza, l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ⁽²⁹⁾ stabilisce che «nel caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di prendere tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario».
- (105) Di conseguenza, l'aiuto di Stato di cui alla presente decisione deve essere recuperato dall'Italia nella misura in cui è già stato erogato a CSTP. Inoltre, l'Italia deve aggiungere all'importo dell'aiuto gli interessi di mora, calcolati a decorrere dalla data in cui l'aiuto illegale è stato messo a disposizione del beneficiario (vale a dire, a partire dal 21 dicembre 2012) e fino alla data del suo recupero ⁽³⁰⁾, conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ⁽³¹⁾.
- (106) Pertanto, la Commissione:

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato dell'importo di 4 951 838 EUR, che la Repubblica italiana ha illegalmente concesso a CTSP in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, non è compatibile con il mercato interno.

Articolo 2

1. La Repubblica italiana è tenuta a far rimborsare l'aiuto di cui all'articolo 1 dal beneficiario.
2. Agli importi da recuperare si applicano gli interessi dal 21 dicembre 2012 fino al loro completo recupero.
3. Gli interessi sono calcolati su base composta conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione e al regolamento (CE) n. 271/2008 ⁽³²⁾ che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004.
4. La Repubblica italiana annulla tutti i pagamenti in essere dell'aiuto di cui all'articolo 1 con effetto alla data di adozione della presente decisione.

Articolo 3

1. Il recupero dell'aiuto di cui all'articolo 1 è immediato ed effettivo.
2. La Repubblica italiana garantisce l'attuazione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

Articolo 4

1. Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, l'Italia trasmette le seguenti informazioni alla Commissione:
 - a) l'importo complessivo (capitale e interessi) che deve essere recuperato presso il beneficiario;
 - b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e di quelle previste per conformarsi alla presente decisione;
 - c) i documenti da cui risulti che al beneficiario è stato ingiunto di provvedere al rimborso dell'aiuto.
2. La Repubblica italiana informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'esecuzione della presente decisione fino al completo recupero dell'aiuto di cui all'articolo 1. Essa trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Essa fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso il beneficiario.

⁽²⁹⁾ Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato CE (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).

⁽³⁰⁾ Cfr. articolo 14, paragrafo 2, del regolamento n. 659/99.

⁽³¹⁾ Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 140, del 30.4.2004, pag. 1).

⁽³²⁾ Regolamento (CE) n. 271/2008 della Commissione, del 30 gennaio 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004 recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 82 del 25.3.2008, pag. 1).

Articolo 5

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 19 gennaio 2015

Per la Commissione

Margrethe VESTAGER

Membro della Commissione
