

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

7 maggio 2009*

Nel procedimento C-504/07,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Supremo Tribunal Administrativo (Portogallo) con decisione 23 ottobre 2007, pervenuta in cancelleria il 19 novembre 2007, nella causa

Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) e altri

contro

Conselho de Ministros,

Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris),

Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP),

* Lingua processuale: il portoghese.

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta dal sig. C. W. A. Timmermans, presidente di sezione, dai sigg. K. Schiemann (relatore), P. Kūris, L. Bay Larsen e dalla sig.ra C. Toader, giudici,

avvocato generale: sig. D. Ruiz-Jarabo Colomer
cancelliere: sig.ra M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza dell'11 dicembre 2008,

considerate le osservazioni presentate:

- per l'Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) e altri, dall'avv. J. Mota de Campos, advogado;
- per il Conselho de Ministros, dall'avv. A. Duarte de Almeida, advogado;
- per la Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP), dall'avv. C. Pinto Correia, advogado;
- per il governo tedesco, dal sig. M. Lumma, in qualità di agente;

— per la Commissione delle Comunità europee, dalla sig.ra E. Righini e dal sig. G. Braga da Cruz, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- ¹ La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli art. 73 CE e 87 CE nonché del regolamento (CEE) del Consiglio 26 giugno 1969, n. 1191, 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, pag. 1), come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 20 giugno 1991, n. 1893 (GU L 169, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento n. 1191/69»).
- ² Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia che oppone l'Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) nonché diverse altre imprese (in prosieguo: la «Antrop e altri») al Conselho de Ministros, alla Companhia de Carris de Ferro de Lisboa SA (in prosieguo: la «Carris») e alla Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (in prosieguo: la «STCP») relativamente a indennità di compensazione, ammontanti rispettivamente a EUR 40 916 478 e a EUR 12 376 201, attribuite a queste ultime, a titolo dell'anno 2003, con risoluzione del Conselho de Ministros del 27 marzo 2003, n. 52/2203.

Contesto normativo

- 3 Il primo e il secondo 'considerando' del regolamento n. 1191/69 enunciano quanto segue:

«considerando che uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti è l'eliminazione delle disparità create dall'imposizione alle imprese di trasporto, da parte degli Stati membri, di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico che possono falsare in misura sostanziale le condizioni di concorrenza;

considerando che è quindi necessario sopprimere gli obblighi di servizio pubblico definiti nel presente regolamento; che, tuttavia, il mantenimento di tali obblighi è indispensabile in alcuni casi per assicurare la fornitura di servizi di trasporto sufficiente; che tale fornitura si valuta in funzione dell'offerta e della domanda di trasporto esistenti, nonché delle esigenze della collettività».

- 4 L'art. 1, nn. 1-5, del regolamento n. 1191/69 così dispone:

«1. Il presente regolamento si applica alle imprese di trasporto che forniscono servizi nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

Gli Stati membri possono escludere dal campo di applicazione del presente regolamento le imprese la cui attività è limitata esclusivamente alla fornitura di servizi urbani, extraurbani o regionali.

2. Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

- “servizi urbani ed extraurbani”, servizi di trasporto che soddisfano le esigenze di un centro o di un agglomerato urbano e quelle del trasporto fra detto centro o agglomerato e la rispettiva periferia;

- “servizi regionali”, servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze di trasporto di una regione.

3. Le competenti autorità degli Stati membri sopprimono gli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, definiti dal presente regolamento, imposti nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

4. Per garantire servizi di trasporto sufficienti tenendo conto segnatamente dei fattori sociali, ambientali e di assetto del territorio o per offrire particolari condizioni tariffarie a favore di determinate categorie di passeggeri le competenti autorità degli Stati membri possono concludere contratti di servizio pubblico con un'impresa di trasporto. Le condizioni e le modalità di tali contratti sono definite nella sezione V.

5. Tuttavia, le competenti autorità degli Stati membri possono mantenere o imporre gli obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 2 per i servizi urbani, extraurbani e regionali di trasporto di passeggeri. Le condizioni e le modalità, compresi i metodi di compensazione, sono definiti nelle sezioni II, III e IV.

Quando un'impresa di trasporto svolge contemporaneamente servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico ed altre attività, i servizi pubblici devono formare oggetto di sezioni distinte che rispondano come minimo ai seguenti requisiti:

- a) separazione di conti corrispondenti a ciascuna attività di esercizio e ripartizione delle relative quote di patrimonio in base alle norme contabili vigenti;

- b) 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».

5 Ai termini dell'art. 2, nn.1 e 2, del regolamento n. 1191/69:

«1. Per obblighi di servizio pubblico si intendono gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni.

2. Gli obblighi di servizio pubblico ai sensi del paragrafo 1 comprendono l'obbligo di esercizio, l'obbligo di trasporto e l'obbligo tariffario».

6 L'art. 6, n. 2, del regolamento n. 1191/69 così recita:

«Le decisioni di mantenere o di sopprimere a termine, totalmente o parzialmente, un obbligo di servizio pubblico, prevedono, per gli oneri che ne derivano, la concessione di una compensazione determinata secondo i metodi comuni di cui agli articolo 10, 11, 12 e 13».

7 L'art. 10 del regolamento n. 1191/69 prevede che:

«Per quanto riguarda l'obbligo d'esercizio o di trasporto, l'ammontare della compensazione prevista all'articolo 6 è pari alla differenza tra la diminuzione degli oneri e la diminuzione degli introiti dell'impresa che può derivare, per il periodo di tempo considerato, dalla soppressione totale o parziale corrispondente dell'obbligo in questione.

Tuttavia, se gli svantaggi economici sono stati calcolati suddividendo i costi complessivi sostenuti dall'impresa per la sua attività di trasporto fra le varie parti di questa attività di trasporto, l'ammontare della compensazione è pari alla differenza fra i costi imputabili alla parte dell'attività dell'impresa interessata dall'obbligo di servizio pubblico e l'introito corrispondente».

8 L'art. 17, n. 2, primo comma, del regolamento n. 1191/69 dispone che:

«Le compensazioni risultanti dall'applicazione del presente regolamento sono dispensate dalla procedura di informazione preventiva di cui all'articolo [88], paragrafo 3, [CE]».

Causa principale e questioni pregiudiziali

- 9 La Carris è un'impresa pubblica che, con contratto amministrativo, ha ottenuto la concessione del pubblico servizio di trasporto passeggeri, mediante l'utilizzo di autobus, veicoli elettrici e ascensori meccanici entro i confini amministrativi della città di Lisbona. Nell'adempimento dei suoi obblighi di servizio pubblico, la Carris è tenuta, segnatamente, ad assicurare il funzionamento regolare e continuo del servizio concesso alle condizioni tariffarie definite dal concedente.
- 10 Quanto alla STCP, essa è un'impresa pubblica titolare della concessione di pubblico servizio di trasporto passeggeri entro i confini amministrativi della città di Porto, in virtù di una legge che dispone la trasformazione in società per azioni di un servizio municipalizzato.
- 11 In cambio della fornitura di servizi di trasporto urbano di passeggeri, la Carris e la STCP beneficiano, da molti anni, di una serie di vantaggi concessi dallo Stato. Si tratta, in particolare, di indennità di compensazione, di conferimenti di capitale e di garanzie di credito dello Stato.
- 12 Al di fuori dei limiti geografici delle aree corrispondenti alla loro rispettiva concessione, la Carris e la STCP, senza essere assoggettate ad un obbligo di servizio pubblico, gestiscono parimenti linee di autobus su cui operano altre imprese, in particolare l'Antrop e altri. Queste ultime forniscono servizi di trasporto in regime di concessione di servizio pubblico e sono vincolate a regole concernenti gli itinerari, gli orari e le tariffe. In considerazione dell'attività svolta dalla Carris e dalla STCP sulle medesime linee, l'Antrop e altri hanno fatto valere una distorsione di concorrenza e hanno impugnato la risoluzione n. 52/2003.

- 13 L'Antrop e altri deducono che le loro uniche risorse sono costituite dalle entrate di esercizio provenienti dalle tariffe in vigore, per cui le perdite di esercizio che risultano dalla loro attività sono coperte esclusivamente dai capitali propri, mentre le perdite eventuali, le spese di investimento e i capitali della Carris e della STCP sono coperti da aiuti pubblici. L'attribuzione di tali aiuti costituisce, di conseguenza, un fattore di distorsione della concorrenza. Di conseguenza, le ricorrenti nella causa principale hanno sostenuto che la risoluzione n. 52/2003, nella sua parte impugnata, viola la normativa nazionale relativa alla concorrenza e le disposizioni del diritto comunitario in materia di aiuti di Stato, in particolare gli artt. 86 CE, 87, n. 1, CE, 88 CE e 89 CE nonché i regolamenti n. 1191/69 e (CEE) del Consiglio 4 giugno 1970, n. 1107, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 130, pag. 1).
- 14 In tali circostanze, dinanzi al giudice nazionale, si è posta la questione della necessità di un rinvio pregiudiziale dinanzi alla Corte.
- 15 Sentite le parti e avendo ritenuto necessario un tale rinvio, il Supremo Tribunal Administrativo ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se, alla luce degli artt. 73 CE, 87 CE e 88 CE nonché del regolamento (...) n. 1191/69, le autorità nazionali possano imporre obblighi di servizio pubblico ad un'impresa pubblica incaricata di assicurare il trasporto pubblico di passeggeri all'interno di un comune.

- 2) In caso di risposta affermativa, se le autorità nazionali siano tenute a compensare questi obblighi.

- 3) Se le autorità nazionali, in una situazione in cui non siano obbligate a bandire gare d'appalto per la concessione della gestione di una rete di trasporti, siano tenute ad estendere l'obbligo di compensazione a tutte le imprese che siano considerate fornitrici di trasporto pubblico di passeggeri, alla luce del diritto interno e nella stessa zona.

- 4) In caso affermativo, quale debba essere il criterio di compensazione.

- 5) Se, nel caso di imprese di trasporto passeggeri in autobus che, in forza di una concessione di servizio pubblico, esercitino la propria attività in regime di esclusiva all'interno di determinati perimetri urbani, ma che esercitino questa attività anche in concorrenza con operatori privati al di fuori delle aree urbane soggette ad esclusiva, gli aiuti concessi dallo Stato, anno per anno, destinati a coprire i costanti deficit di gestione di tali imprese configurino un aiuto di Stato vietato dall'art. 87, n. 1, CE qualora:
 - a) non sia possibile accertare, basandosi su dati certi della relativa contabilità, la differenza tra i costi imputabili alla parte dell'attività di tali imprese nell'area soggetta alla concessione e le entrate corrispondenti e, di conseguenza, non sia possibile calcolare il costo aggiuntivo derivante dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico che, ai termini della concessione, possa essere oggetto di aiuto statale;

b) la prestazione di servizi di trasporto da parte delle suddette imprese possa, per questo motivo, essere mantenuta o aumentata, con la conseguenza che diminuiscano i casi di altre imprese stabilite in questo o in un altro Stato membro che forniscono i propri servizi di trasporto,

c) e ciò nonostante quanto previsto dall'art. 73 CE.

6) Tenendo conto dei requisiti che secondo la Corte di giustizia, in particolare nella sentenza 24 luglio 2003, [causa C-280/00], Altmark Trans [e Regierungspräsidium Magdeburg, (Racc. pag. I-7747)], l'art. 87, n. 1, CE (...) impone affinché un aiuto sia qualificato aiuto di Stato — (“*In primo luogo*, deve trattarsi di un intervento dello Stato o effettuato mediante risorse statali. *In secondo luogo*, tale intervento deve poter incidere sugli scambi tra Stati membri. *In terzo luogo*, deve concedere un vantaggio al suo beneficiario. *In quarto luogo*, deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza”) —, quale siano il significato e la portata delle espressioni i) concedere un vantaggio che ii) falsa la concorrenza, in una situazione in cui i beneficiari detengono l'esclusiva del servizio pubblico di trasporto passeggeri nelle città di Lisbona e Porto, ma siano attive anche nei collegamenti con queste città, in zone dove intervengono anche altri operatori. Vale a dire, quali siano i criteri cui è necessario richiamarsi per poter concludere che l'attribuzione di un vantaggio falsi la concorrenza. Se, a questo proposito, sia rilevante accertare quale sia la percentuale di costi che, all'interno delle imprese, sono imputabili alle linee di trasporto che operano al di fuori della zona di esclusiva. Se, in sostanza, sia necessario che l'aiuto si ripercuota in misura significativa sull'attività esercitata al di fuori della zona di esclusiva (Lisbona e Porto).

- 7) Se l'intervento della Commissione [delle Comunità europee] previsto agli artt. 76 CE e 88 CE costituisca l'unica forma giuridica per conformarsi alle norme del Trattato [CE] in materia di aiuti di Stato oppure se l'efficacia del diritto comunitario richieda di più, in particolare la possibilità di applicare direttamente dette norme da parte dei giudici nazionali su richiesta dei soggetti privati che si ritengano colpiti negativamente dalla concessione di un contributo o di un aiuto contrario alle regole della concorrenza».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulle prime quattro questioni

- ¹⁶ Occorre esaminare congiuntamente le prime quattro questioni, in quanto esse riguardano, in sostanza, il potere degli Stati membri di imporre obblighi di servizio pubblico alle imprese di trasporto e gli obblighi di compensazione che ne derivano eventualmente per queste ultime.
- ¹⁷ Si deve rilevare, in via preliminare, che dagli atti presentati alla Corte non vi sono elementi tali da suggerire che la Repubblica portoghese si sia avvalsa della possibilità, prevista all'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento n. 1191/69, di escludere dal campo di applicazione del medesimo le imprese la cui attività è limitata esclusivamente alla fornitura di servizi urbani, extraurbani o regionali. Pertanto, le disposizioni di tale regolamento sono pienamente applicabili alla causa principale e le questioni pregiudiziali devono essere esaminate alla luce di tali disposizioni.

- 18 Pur avendo come obiettivo l'eliminazione degli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, come emerge sia dai primi due 'considerando' sia dall'art. 1, n. 3, del regolamento n. 1191/69, l'art. 1, n. 5, del medesimo prevede che le competenti autorità degli Stati membri possano mantenere o imporre gli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 2 di tale regolamento per i servizi urbani, extraurbani e regionali di trasporto di passeggeri. Le condizioni e le modalità, compresi i metodi di compensazione, sono definiti nelle sezioni II, III e IV del medesimo regolamento.
- 19 In virtù dell'art. 6, n. 2, del regolamento n. 1191/69, le decisioni di mantenere o di sopprimere a termine, totalmente o parzialmente, un obbligo di servizio pubblico prevedono, per gli oneri che ne derivano, la concessione di una compensazione, determinata secondo i metodi comuni di cui agli artt. 10-13 di detto regolamento.
- 20 Dato che l'obbligo di compensazione, in virtù del regolamento n. 1191/69, è necessariamente legato all'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, le imprese che, secondo il caso ipotizzato dal giudice del rinvio nell'ambito della terza questione, venissero considerate fornitrici di un servizio di trasporto pubblico di passeggeri in un comune, senza che alcun obbligo di servizio pubblico sia loro imposto, non potrebbero beneficiare di una tale compensazione.
- 21 Di conseguenza, occorre risolvere le prime quattro questioni dichiarando che il regolamento n. 1191/69 deve essere interpretato nel senso che autorizza gli Stati membri ad imporre obblighi di servizio pubblico ad un'impresa pubblica incaricata di

assicurare il trasporto pubblico di passeggeri in un comune e che prevede, per gli oneri che derivano da tali obblighi, la concessione di una compensazione determinata conformemente alle disposizioni di detto regolamento.

Sulla quinta questione

22 Con la sua quinta questione, il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se la concessione da parte di uno Stato membro di indennità di compensazione, come quelle di cui trattasi nella causa principale, a imprese di trasporto titolari di una concessione di servizio pubblico e che beneficiano, all'interno di determinati perimetri urbani, di un regime di esclusiva a causa degli obblighi di servizio pubblico a cui esse sono assoggettate configuri un aiuto di Stato vietato dall'art. 87, n. 1, CE nel caso in cui queste imprese esercitino, peraltro, questa attività anche in concorrenza con operatori privati al di fuori di detto perimetro e qualora non sia possibile calcolare il costo aggiuntivo derivante dall'adempimento agli obblighi di servizio pubblico.

23 Occorre constatare, innanzitutto, che l'art. 87 CE si colloca nelle disposizioni generali del Trattato relative agli aiuti di Stato, mentre l'art. 73 CE introduce nel settore dei trasporti una deroga alle norme generali applicabili agli aiuti di Stato, disponendo che gli aiuti che soddisfano le esigenze di coordinamento dei trasporti o che corrispondono al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio sono compatibili con il Trattato. Il regolamento n. 1191/69 instaura un regime cui gli Stati membri sono

tenuti ad attenersi quando prevedono di imporre obblighi di servizio pubblico alle imprese di trasporto terrestre (v. sentenza *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, cit., punto 53).

24 Conformemente all'art. 6, n. 2, del regolamento n. 1191/69, le decisioni di mantenere o di sopprimere a termine, totalmente o parzialmente, un obbligo di servizio pubblico prevedono, per gli oneri che ne derivano, la concessione di una compensazione determinata secondo i metodi comuni di cui agli artt. 10-13 del medesimo regolamento.

25 L'art. 10 del regolamento n. 1191/69 richiede segnatamente che, in caso di obbligo d'esercizio o di trasporto, l'importo della compensazione sia pari alla differenza tra la diminuzione degli oneri e la diminuzione degli introiti dell'impresa che può derivare, per il periodo di tempo considerato, dalla soppressione della totalità o della parte corrispondente dell'obbligo in questione. Tuttavia, qualora gli svantaggi economici siano stati calcolati suddividendo i costi complessivi sostenuti dall'impresa per la sua attività di trasporto tra i vari settori dell'attività di trasporto medesima, l'importo della compensazione deve essere pari alla differenza fra i costi imputabili alla parte dell'attività dell'impresa interessata dall'obbligo di servizio pubblico e gli introiti corrispondenti.

26 Orbene, come emerge dalle constatazioni del giudice del rinvio, che si riflettono nella formulazione stessa della quinta questione, poiché le attività della Carris e della STPC al di fuori del loro rispettivo perimetro di esclusiva non sono assoggettate ad un obbligo di servizio pubblico, non è possibile accertare, basandosi su dati certi della contabilità di tali due società, la differenza tra i costi imputabili alla parte dell'attività di tali imprese nell'area soggetta alla rispettiva concessione e le entrate corrispondenti e, di

conseguenza, non è possibile calcolare il costo aggiuntivo derivante a tali imprese dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.

27 Ciò premesso, il requisito enunciato dall'art. 10 del regolamento n. 1191/69 non è soddisfatto quando i costi imputabili alla parte dell'attività della Carris e della STCP svolta nelle aree di concessione esclusiva di ciascuna di esse non possano essere determinati in maniera certa.

28 In un tale caso, dato che le indennità di compensazione di cui hanno beneficiato dette imprese non sono state concesse in conformità al regolamento n. 1191/69, esse non sono di conseguenza compatibili con il diritto comunitario e non è quindi necessario esaminarle con riferimento alle disposizioni del Trattato relative agli aiuti di Stato, in particolare l'art. 87, n. 1, CE (v., in tal senso, sentenza *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, cit., punto 65).

29 Con riferimento a quanto precede, occorre risolvere la quinta questione nel senso che il regolamento n. 1191/69 osta alla concessione di indennità di compensazione, come quelle di cui trattasi nella causa principale, qualora non sia possibile determinare l'importo dei costi imputabili all'attività delle imprese interessate esercitata nell'ambito dell'esecuzione dei loro obblighi di servizio pubblico.

Sulla sesta questione

- 30 Tenuto conto della soluzione della quinta questione, non risulta necessario procedere alla soluzione della sesta questione.

Sulla settima questione

- 31 Con tale questione, il giudice nazionale chiede, in sostanza, quale sia il ruolo dei giudici nazionali quando constatano che un aiuto di Stato è stato concesso in violazione delle disposizioni del diritto comunitario.
- 32 Poiché le indennità di compensazione di cui trattasi nella causa principale rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 1191/69, la compatibilità delle medesime con il diritto comunitario deve essere valutata, come è stato ricordato supra al punto 28, secondo le disposizioni previste da tale regolamento e non con riferimento alle disposizioni del Trattato relative agli aiuti di Stato.
- 33 Nel caso in cui il giudice del rinvio giunga alla conclusione che dette indennità non sono state concesse in conformità con il regolamento n. 1191/69, spetta al medesimo, con riferimento all'applicabilità diretta di tale regolamento, trarne tutte le conseguenze, conformemente al diritto nazionale, per quanto riguarda la validità degli atti che comportano l'attuazione di dette indennità.

34 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre risolvere la settima questione nel senso che, quando un giudice nazionale constata l'incompatibilità di talune misure di aiuto con il regolamento n. 1191/69, spetta al medesimo trarne tutte le conseguenze, conformemente al diritto nazionale, per quanto riguarda la validità degli atti che comportano l'attuazione di dette misure.

Sulle spese

35 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara:

- 1) **Il regolamento (CEE) del Consiglio 26 giugno 1969, n. 1191, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 20 giugno 1991, n. 1893, deve essere interpretato nel senso che autorizza gli Stati membri ad imporre obblighi di servizio pubblico ad un'impresa pubblica incaricata di assicurare il trasporto pubblico di passeggeri in un comune e che prevede, per gli oneri che derivano da tali obblighi, la concessione di una compensazione determinata conformemente alle disposizioni di detto regolamento.**

- 2) **Il regolamento n. 1191/69, come modificato dal regolamento n. 1893/91, osta alla concessione di indennità di compensazione, come quelle di cui trattasi nella causa principale, qualora non sia possibile determinare l'importo dei costi imputabili all'attività delle imprese interessate esercitata nell'ambito dell'esecuzione di loro obblighi di servizio pubblico.**

- 3) **Quando un giudice nazionale constata l'incompatibilità di talune misure di aiuto con il regolamento n. 1191/69, come modificato dal regolamento n. 1893/91, spetta al medesimo trarne tutte le conseguenze, conformemente al diritto nazionale, per quanto riguarda la validità degli atti che comportano l'attuazione di dette misure.**

Firme