



Raccolta della giurisprudenza

Causa T-738/17

**Syndicat Transport Île de France (STIF-IDF)
contro
Commissione europea**

Sentenza del Tribunale (Prima Sezione) del 12 luglio 2019

«Aiuti di Stato – Regime di aiuti a cui la Francia ha dato illegalmente esecuzione tra il 1994 e il 2008 – Sovvenzioni agli investimenti concesse dallo STIF IDF – Decisione che dichiara il regime di aiuti compatibile con il mercato interno – Vantaggio – Compensazione dei costi relativi all'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico – Articolo 107, paragrafo 1, TFUE – Obbligo di motivazione»

1. *Ricorso di annullamento – Ricevibilità – Rigetto di un ricorso nel merito senza statuire sulla ricevibilità – Potere discrezionale del giudice dell'Unione (Art. 263 TFUE)*

(v. punti 18, 19)

2. *Ricorso di annullamento – Motivi di ricorso – Difetto o insufficienza di motivazione – Motivo distinto da quello vertente sulla legalità sostanziale (Artt. 263 e 296, comma 2, TFUE)*

(v. punto 21)

3. *Aiuti concessi dagli Stati – Decisione della Commissione che qualifica una misura come aiuto di Stato – Obbligo di motivazione – Portata – Misure dirette a compensare il costo delle missioni di servizio pubblico assunte da un'impresa – Quarta condizione enunciata nella sentenza Altmark (Artt. 107, § 1, e 296, comma 2, TFUE)*

(v. punti 27-42)

4. *Aiuti concessi dagli Stati – Nozione – Misure dirette a compensare il costo delle missioni di servizio pubblico assunte da un'impresa – Quarta condizione enunciata nella sentenza Altmark – Determinazione della compensazione, in mancanza di selezione dell'impresa mediante procedura di appalto pubblico, in base a un'analisi dei costi di un'impresa media del settore di cui trattasi (Art. 107 TFUE)*

Sintesi

Nelle sentenze del 12 luglio 2019, *Keolis CIF e a./Commissione* (T-289/17), *Transdev e a./Commissione* (T-291/17), *Région Île-de-France/Commissione* (T-292/17), *Optile/Commissione* (T-309/17), *Ceobus e a./Commissione* (T-330/17) e *STIF-IDF/Commissione* (T-738/17), il Tribunale ha respinto varie domande di annullamento parziale della decisione della Commissione del 2 febbraio 2017 riguardante due regimi di aiuti cui la Francia ha dato esecuzione a favore delle imprese di trasporto mediante autobus nella regione Île-de-France.¹

Tutte queste cause rientrano nel contesto della concessione di due regimi di aiuti a favore delle imprese di trasporto mediante autobus nella regione Île-de-France, il primo, attuato dalla regione Île-de-France, tra il 1994 e il 2008, e, il secondo, attuato dal Syndicat Transport Île de France (STIF-IDF), a partire dal 2008. Gli aiuti versati in base a tali regimi miravano a favorire l'acquisto di materiale da parte delle imprese di trasporto pubblico regolare della regione Île-de-France e a compensare gli oneri di investimento sostenuti da queste ultime.

Nella decisione impugnata dinanzi al Tribunale, la Commissione, in un primo momento, ha ritenuto che tali due regimi di aiuti fossero compatibili con il mercato interno. In un secondo momento, essa ha, tuttavia, concluso che gli aiuti finanziari concessi in base a tali regimi erano stati illegittimamente attuati, in quanto essi costituivano «nuovi aiuti» e non le erano stati notificati. A tale riguardo, la Commissione ha, più in particolare, constatato una violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, che vieta agli Stati membri che intendono concedere o modificare un aiuto di Stato di dare esecuzione alle misure progettate prima che la Commissione abbia effettuato un previo controllo sui suoi progetti. L'articolo 108, paragrafo 3, TFUE prevede, pertanto, un obbligo di «standstill» che si applica ai nuovi aiuti, ma non agli aiuti esistenti.

Con le sentenze *Keolis CIF e a./Commissione*, *Transdev e a./Commissione*, *Optile/Commissione* e *Ceobus e a./Commissione*, il Tribunale ha respinto i ricorsi, proposti da svariate imprese esercenti reti di trasporto su strada di viaggiatori sul territorio di tale regione, diretti all'annullamento della decisione impugnata nella parte in cui verte sul regime di aiuto attuato dalla regione Île-de-France tra il 1994 e il 2008. In tale contesto, diverse ricorrenti avevano dedotto censure relative a svariate violazioni dell'obbligo di motivazione da parte della Commissione, censure tuttavia tutte respinte dal Tribunale. A sostegno del loro ricorso, le ricorrenti contestavano, inoltre, la qualificazione come nuovi aiuti delle sovvenzioni agli investimenti ricevute dalle imprese di trasporto in base al regime di aiuto contestato. Le imprese esercenti reti di trasporto su strada facevano valere, per giunta, una violazione delle norme di prescrizione previste dall'articolo 17 del regolamento 2015/1589.²

Relativamente alla qualificazione come aiuto nuovo del regime di aiuto attuato dalla regione Île-de-France tra il 1994 e il 2008, il Tribunale ha, da un lato, respinto le censure fondate su una violazione dell'articolo 1, lettera b), sub i), del regolamento 2015/1589, ai sensi del quale gli aiuti introdotti prima dell'entrata in vigore del Trattato FUE nello Stato membro interessato sono considerati come esistenti. Le ricorrenti non avevano infatti prodotto dinanzi al Tribunale gli

¹ Decisione (UE) 2017/1470 della Commissione, del 2 febbraio 2017, relativa ai regimi di aiuto SA.26763 2014/C (ex 2012/NN) ai quali la Francia ha dato esecuzione a favore delle imprese di trasporto mediante autobus nella regione Île-de-France (GU 2017, L 209, pag. 24).

² Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 TFUE (GU 2015, L 249, pag. 9).

elementi di prova sufficienti per dimostrare che il regime di aiuto in questione era stato introdotto ad una data anteriore a quella dell'entrata in vigore del Trattato che istituisce la Comunità economica europea in Francia, il 1° gennaio 1958. Il Tribunale, dall'altro lato, ha respinto le censure fondate su una violazione dell'articolo 1, lettera b), sub v), del regolamento 2015/1589, ai sensi del quale ogni aiuto che non costituiva un aiuto al momento della sua entrata in vigore, ma che lo sia divenuto in seguito, a seguito dell'evoluzione del mercato interno, e senza essere stato modificato dallo Stato membro, è considerato esistente. Al riguardo, il Tribunale ha messo in evidenza che le imprese di trasporto beneficiarie degli aiuti concessi avevano potuto utilizzare, a partire dall'introduzione del regime di aiuto controverso, l'attrezzatura finanziata da tali aiuti nell'ambito di attività di trasporto aperte alla concorrenza. Per quanto riguarda il periodo 1994-2008, le imprese di trasporto interessate non avevano, inoltre, contestato la qualificazione delle sovvenzioni concesse come aiuti di Stato, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Per giunta, la conclusione della Commissione secondo la quale tutti i criteri previsti in tale disposizione erano soddisfatti per tale periodo era conforme all'analisi contenuta in diverse decisioni dei giudici nazionali pronunciate in materia.

Il Tribunale ha, inoltre, respinto le censure fondate su una violazione dell'articolo 17 del regolamento 2015/1589, che prevede un termine di prescrizione di dieci anni in materia di recupero dell'aiuto. A tale riguardo, il Tribunale ha rilevato che le norme in materia di prescrizione definite in tale disposizione si riferiscono unicamente ai poteri della Commissione, di modo che esse non sono destinate ad applicarsi in un caso in cui, come nella fattispecie, la Commissione abbia riconosciuto la compatibilità degli aiuti illegali con il mercato interno in seguito alla loro concessione. Il Tribunale ha, tuttavia, ricordato che i poteri delle autorità nazionali riguardanti un eventuale recupero di tali aiuti sono soggetti alle sole norme di prescrizione del diritto nazionale applicabili dinanzi al giudice nazionale.

Con la sentenza Région Île-de-France/Commissione, il Tribunale ha respinto il ricorso proposto dalla regione Île-de-France. Il Tribunale ha considerato che la ricorrente non poteva contestare alla Commissione di aver violato l'obbligo di motivazione nell'ambito delle sue valutazioni relative al carattere selettivo del regime di aiuto da essa attuato tra il 1994 e il 2008 e all'indebito vantaggio economico concesso ai beneficiari di tale regime. Inoltre, il Tribunale ha considerato che non si doveva rimettere in discussione la fondatezza delle valutazioni, contenute nella decisione impugnata, in ordine all'esistenza di un vantaggio economico e alla selettività del regime. A tale riguardo, il Tribunale ha precisato che le imprese provenienti da altri Stati membri o da altre regioni francesi non erano ammissibili quali destinatarie delle sovvenzioni controverse di cui solo le imprese operanti sul mercato del trasporto regolare di passeggeri che esercitavano le loro attività sul territorio della ricorrente potevano beneficiare. Il Tribunale ha, inoltre, concluso per il rigetto del motivo relativo alla violazione dell'articolo 1, lettera b), sub i) e v), del regolamento 2015/1589.

Con la sentenza STIF-IDF/Commissione, il Tribunale ha respinto il ricorso proposto dallo STIF-IDF e diretto all'annullamento della decisione impugnata nella parte in cui essa verte sul regime di aiuto attuato da quest'ultimo a partire dal 2008. Tale parte della decisione impugnata riguardava, più particolarmente, una serie di contratti conclusi tra lo STIF-IDF e imprese private esercenti attività di trasporto pubblico regolare sul territorio della regione Île-de-France, che prevedevano il versamento di un contributo finanziario da parte dello STIF-IDF alle imprese firmatarie, in compensazione dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico ai quali queste ultime erano contrattualmente soggette.

A sostegno del suo ricorso di annullamento, lo STIF-IDF faceva valere la giurisprudenza costante secondo la quale un intervento statale non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107 TFUE quando esso rappresenta la contropartita di prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere obblighi di servizio pubblico, di modo che tali imprese non traggono, in realtà, un vantaggio finanziario e il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocarle in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto alle imprese concorrenti. Affinché, in un caso concreto, una siffatta compensazione possa sottrarsi alla qualificazione come aiuto di Stato, devono ricorrere i criteri cosiddetti «Altmark».³ Secondo il quarto di tali criteri, il livello di intervento statale dev'essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi. Nel suo ricorso, lo STIF-IDF contestava, più in particolare, alla Commissione il fatto di aver considerato, a torto, nella decisione impugnata che il regime di aiuto controverso non rispondeva a tale criterio e di aver violato il suo obbligo di motivazione al riguardo.

Dopo aver confermato che la Commissione aveva sufficientemente specificato le ragioni per le quali riteneva che il regime di aiuto controverso non soddisfacesse il quarto criterio Altmark, il Tribunale ha rilevato che gli elementi di prova addotti dallo STIF-IDF a sostegno delle sue censure erano, in sostanza, composti da riferimenti a strumenti metodologici da esso utilizzati prima della fissazione dell'importo dei contributi finanziari da versare alle imprese firmatarie, nonché ai diversi controlli ex post effettuati per verificare gli investimenti realizzati da queste ultime. Orbene, dato che tali elementi di prova non erano pertinenti o, quanto meno, sufficienti al fine di determinare se l'importo della compensazione fosse stato fissato conformemente al quarto criterio Altmark, il Tribunale ha dichiarato che le informazioni fornite dallo STIF-IDF non consentivano di dimostrare che la valutazione del regime di aiuto controverso effettuata nella decisione impugnata alla luce di tale criterio fosse viziata da un errore di diritto o di valutazione.

³ Si tratta di quattro criteri di applicazione di tale giurisprudenza, sanciti nella sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, punti 88-93.