

**POMOC PAŃSTWA – WŁOCHY**

**Pomoc państwa nr SA.33037 (2012/C) (ex 2011/N) – Przyznana z mocą wsteczną rekompensata dla SIMET SpA z tytułu świadczenia usług transportu publicznego w okresie od 1987 do 2003 r.**

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

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2012/C 216/03)

Pismem z dnia 30.5.2012 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Włochy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

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

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State Aid Registry  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

Nr faksu: +32 2 296.12.42

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

**1. PROCEDURA**

Dnia 18 maja 2011 r., zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), władze włoskie zgłosiły drogą elektroniczną potencjalny środek pomocy państwa. Zgłoszenie zostało zarejestrowane pod numerem sprawy SA.33037. Następnie Włochy dostarczyły pewne dodatkowe wyjaśnienia.

**2. OPIS ŚRODKA**

Simet SpA (zwany dalej „Simet”) jest prywatnym przedsiębiorstwem świadczącym usługi rozkładowego autobusowego transportu pasażerskiego na podstawie koncesji przyznanych przez państwo włoskie na mocy ustawy nr 1822/1939. Simet zapewnia w szczególności międzyregionalne rozkładowe połączenia autobusowe między regionem Kalabria i innymi regionami Włoch. Simet świadczy ponadto inne usługi, w tym w zakresie przewozów międzynarodowych, turystyki i wynajmu autobusów.

W 1999 r. Simet wystąpił do Ministerstwa Infrastruktury i Transportu o przyznanie z mocą wsteczną rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych za swoje międzyregionalne przewozy autobusowe w odniesieniu do okresu od 1987 r. Ponieważ władze włoskie odrzuciły ten wniosek, Simet wniósł sprawę do włoskich sądów administracyjnych.

Po szeregu późniejszych odwołań, Consiglio di Stato (włoski najwyższy sąd administracyjny), wyrokiem z dnia 9 marca

2010 r. (*decisione 1450/2010*), uznał prawo przedsiębiorstwa Simet do otrzymania płatności z tytułu świadczonych usług rozkładowego transportu autobusowego (głównie międzyregionalnego), objętych koncesjami udzielonymi przez państwo włoskie na podstawie rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69<sup>(1)</sup>. Dokładna kwota rekompensaty miała być ustalona na podstawie wiarygodnych danych ze sprawozdań finansowych przedsiębiorstwa. Ekspert zewnętrzny, w oparciu o sprawozdania przedsiębiorstwa oraz szereg założeń, ustalił wysokość rekompensaty na 59,4 mln EUR za okres od 1987 r. do 2003 r.

Przed przystąpieniem do wypłaty, władze włoskie przedstawiły Komisji zgłoszenie pomocy państwa dotyczące tej rekompensaty.

**3. OCENA****Obecność pomocy**

Na tym etapie Komisja nie może wykluczyć, że zgłoszony środek stanowi pomoc państwa na rzecz Simet. Komisja ma zwłaszcza wątpliwości co do przestrzegania czterech kryteriów określonych przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawie *Altmark*.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej.

### Zgodność pomocy

Jako że rekompensata zarządzona przez *Consiglio di Stato* odnosi się do obowiązku świadczenia usługi publicznej nałożonego na Simet w latach od 1987 do 2003 r., powstaje pytanie, czy w przedmiotowym przypadku ma zastosowanie rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 lub rozporządzenie (WE) nr 1370/2007.

Zasadność zastosowania rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 w niniejszym przypadku zależy, po pierwsze, od faktu, czy obowiązek świadczenia usługi publicznej został w rzeczywistości jednostronnie nałożony na Simet przez władze włoskie, a po drugie, czy rekompensata wypłacana z tytułu tego obowiązku jest zgodna z wymogami rozporządzenia (EWG) nr 1191/69. Wynika to z faktu, że zgodnie z art. 17 ust. 2 tego rozporządzenia, rekompensata wypłacana z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej jest zwolniona z wymogu zgłoszenia na mocy art. 108 ust. 3 TFUE. Jednakże, jeżeli którykolwiek

z tych warunków nie zostanie spełniony, zgłoszony środek będzie oceniany na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 <sup>(1)</sup>.

Komisja sprawdzi zatem, między innymi, czy władze włoskie w rzeczywistości jednostronnie nałożyły obowiązek świadczenia usługi publicznej na Simet lub czy między Simet a tymi organami istniały zobowiązania umowne, oraz – niezależnie od przypadku – jaki był dokładny zakres przedmiotowej usługi publicznej. Będzie musiała również sprawdzić, niezależnie od mającej zastosowanie podstawy prawnej, czy rekompensata zarządzona przez *Consiglio di Stato* wyklucza możliwość nadmiernej rekompensaty, zważywszy na fakt, że Simet wprowadził odrębną rachunkowość dopiero w 2000.

Komisja przypomina Włochom o obowiązku wstrzymania się z przyznaniem pomocy wynikającym z art. 108 ust. 3 TFUE.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

## TEKST PISMA

„Sulla base dell'esame delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane concernenti la misura di cui sopra, con la presente la Commissione comunica all'Italia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE")<sup>(1)</sup>.

## 1. PROCEDURA

- (1) In data 18 maggio 2011 le autorità italiane hanno comunicato, a mezzo notifica elettronica, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE la compensazione retroattiva a favore di Simet SpA (in prosieguo: Simet), per la fornitura di servizi interregionali di trasporto passeggeri tramite autobus nell'ambito di un obbligo di servizio pubblico nel periodo fra il 1987 e il 2003, in esecuzione di una decisione del *Consiglio di Stato*, la suprema corte amministrativa italiana (in prosieguo: la misura notificata). La notifica è stata protocollata col numero SA.33037.
- (2) Le autorità italiane hanno presentato ulteriori informazioni il 12 luglio 2011, il 5 ottobre 2011, il 20 febbraio 2012, il 2 e il 28 marzo 2012 e il 17 aprile 2012.

## 2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

## 2.1. La società

- (3) Simet è una società privata che gestisce servizi di trasporto passeggeri tramite autobus sulla base di concessioni di servizio rilasciate dallo Stato italiano in forza della legge n. 1822/1939. Nello specifico, Simet effettua il servizio di linea su una rete interregionale di tratte che collegano la Calabria con altre regioni italiane. Oltre a questi servizi, che rappresentano circa i 2/3 delle sue entrate, Simet fornisce anche altri servizi, compresi servizi di trasporto internazionale, servizi turistici e servizi di noleggio autobus con conducente<sup>(2)</sup>, che rappresentano il restante 1/3 delle entrate totali della società.
- (4) Secondo le informazioni trasmesse dalle autorità italiane, nell'ottobre 1999 Simet ha presentato al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una richiesta di compensazione retroattiva per oneri di servizio pubblico per il servizio di trasporto interregionale tramite autobus relativamente agli anni a partire dal 1987. Il ministero ha respinto la richiesta, ritenendo di non aver rilasciato alcun documento di affidamento a Simet dell'obbligo di servizio pubblico. In risposta a tale rifiuto, Simet ha presentato ricorso dinanzi al tribunale amministrativo, richiedendo importi a titolo di sovvenzione annua per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico per un totale di 66 891 982 euro.

2.2. Le decisioni del *Consiglio di Stato*

- (5) Dopo i vari gradi di giudizio, il *Consiglio di Stato* con sentenza del 9 marzo 2010 (decisione 1450/2010), ha ritenuto, sulla base del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio<sup>(3)</sup>, che Simet avesse il diritto di ricevere compensazioni per i servizi di autobus di linea (prevalentemente interregionali) forniti in virtù delle concessioni rilasciate dallo Stato italiano. La sentenza stabiliva inoltre che l'importo preciso della compensazione doveva essere determinato sulla base di dati certi ricavati dalla contabilità della società.
- (6) La sentenza del *Consiglio di Stato* non ha tuttavia definito precisamente da quale atto legale scaturisse l'imposizione dell'obbligo di servizio pubblico, né in quale forma.
- (7) Il *Consiglio di Stato* fa riferimento, fra le altre cose, ai pagamenti retroattivi di cui Simet aveva beneficiato in passato:
  - nel 1981, la società aveva ricevuto sovvenzioni retroattive per presunti obblighi tariffari<sup>(4)</sup> imposti nel periodo 1972-1974. La base giuridica di tale pagamento era il DPR n. 1227 del 29 dicembre 1969 che, a sua volta, rimandava al regolamento (CEE) n.1191/69;
  - ai sensi di una legge del 1986<sup>(5)</sup>, la società ha beneficiato di un contributo in relazione alle percorrenze chilometriche effettuate dal 1975 al 1986, corrisposto "in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili".
- (8) Il *Consiglio di Stato* aggiunge che successivamente, i sottostanti obblighi di servizio pubblico sono stati mantenuti, o nuovi obblighi sono stati imposti senza più fornire alcuna compensazione.
- (9) Con ordinanza 2072/2011 emessa il 18 gennaio 2011 a seguito del mancato rispetto da parte dell'amministrazione della sentenza del 9 marzo 2010 (decisione n. 1450/2010), il *Consiglio di Stato* ha fornito ulteriori indicazioni in merito alla presenza di un obbligo di servizio pubblico, osservando che "il ministero ha più volte negato alla società la possibilità di modificare i percorsi, gli orari, le località di carico, nonché ha disposto, in materia di tariffe, che non potessero superare quelle praticate dalle Ferrovie dello Stato, elementi questi che la società ritiene sintomatici dello svolgimento di un servizio pubblico".

<sup>(1)</sup> A decorrere dal 1° dicembre 2009, gli articoli 87 e 88 del trattato CE diventano, rispettivamente, gli articoli 107 e 102 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), ma non cambiano nella sostanza. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 93, 107 e 108 del TFUE si intendono fatti, ove opportuno, agli articoli 73, 87 e 88 del trattato CE.

<sup>(2)</sup> cfr. <http://ngs.simetspa.it/portale/azienda/>

<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</sup> Gli obblighi tariffari sono obblighi di fornire i servizi a tariffe che vanno contro l'interesse commerciale di una società.

<sup>(5)</sup> La legge n. 877 del 13 dicembre 1986.

(10) Il Consiglio di Stato ha ritenuto che la suddetta società avesse diritto di ricevere le compensazioni per oneri di servizio pubblico, anche in mancanza di una previa domanda di soppressione degli obblighi di servizio pubblico o di corresponsione della relativa compensazione<sup>(1)</sup>. A giudizio del Consiglio di Stato, tale previa domanda non era necessaria, giacché gli Stati membri avevano la libertà di “prevedere la soppressione degli obblighi di servizio pubblico anche per trasporto pubblico locale [...]. Il legislatore italiano non solo non si è avvalso di tale facoltà, ma con l'art. 4, comma 4, della L. n. 59/97 e con le disposizioni di cui al D. Lgs. n. 422/97 ha stabilito che i contratti di servizio pubblico devono essere stipulati con l'obbligo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico”.

(11) Nella sentenza del 9 marzo 2010, il Consiglio di Stato richiama, fra l'altro, la sentenza della Corte di giustizia del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00 (sentenza Almark<sup>(2)</sup>) che “ha specificato i presupposti in base ai quali matura il diritto alla compensazione di cui al regolamento (CE) n. 1191/69”. Il Consiglio di Stato richiama altresì la sentenza della Corte di giustizia del 12 luglio 2007 nella causa C-504/07 (sentenza Antrop<sup>(3)</sup>) “secondo cui lo scopo del [regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio] è la soppressione degli obblighi derivanti dal concetto di servizio pubblico”.

(12) Anche se nella sentenza cita il nuovo regolamento (CE) n. 1370/2007<sup>(4)</sup> che disciplina le compensazioni di servizio pubblico, spiegando che “fissa, per quanto riguarda le compensazioni, criteri non dissimili da quelli della precedente disciplina comunitaria”, il Consiglio di Stato ha ingiunto alle autorità responsabili di pagare la compensazione ai sensi degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento del Consiglio (CEE) n. 1191/69.

(13) Le autorità italiane hanno deciso di attendere la valutazione da parte della Commissione delle misure notificate prima di dare esecuzione alle sentenze del Consiglio di Stato (decisione n. 1450/2010 e ordinanza 2072/2010) e pagare a Simet la compensazione.

<sup>(1)</sup> Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1191/69 del Consiglio: “Spetta alle imprese di trasporto 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”. Ai sensi dell'art. 6, paragrafo 3: “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 [...]”.

<sup>(2)</sup> Causa C-280/2000 *Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg*, Racc. 2003, pag. I-7747.

<sup>(3)</sup> Causa C-504/07 *Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) et al v Conselho de Ministros, Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris) e Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP)*, Racc. 2009, pag. I-03867.

<sup>(4)</sup> 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.

### 2.3. Informazioni/osservazioni supplementari trasmesse dalle autorità italiane

(14) Stando alle autorità italiane, Simet, così come altri operatori di servizi di linea interregionali, operava in forza di licenze provvisorie rinnovabili ogni anno previa domanda della società esercente<sup>(5)</sup>. Nel corso degli anni la società ha presentato una serie di domande di modifica delle modalità di erogazione dei servizi forniti, che sono sempre state approvate in base alle norme e alle procedure fissate nel DPR 369/94<sup>(6)</sup>. Alle autorità italiane non risulta che vi siano prove documentali a sostegno dell'asserzione di Simet, ripresa nell'ordinanza 2072/2010 del Consiglio di Stato, secondo cui “il Ministero ha più volte negato alla società la possibilità di modificare i percorsi, gli orari, le località di carico”. Le autorità italiane ritengono che l'unica eventuale ragione per opporre un rifiuto alla proposta di modifiche, avrebbe potuto essere quanto disposto dall'articolo 5 della legge n. 1822/39<sup>(7)</sup> a norma del quale, a certe condizioni, gli operatori ferroviari e gli operatori di autolinee in una data zona godono di diritti preferenziali relativamente all'erogazione di nuovi servizi. Inoltre, il relativo DPR n. 369/1994 (in particolare gli articoli 4 e 5), prevedeva una procedura dettagliata per la valutazione e l'analisi comparativa delle domande relative all'introduzione dei nuovi servizi da fornire in base a una concessione. Pertanto, un eventuale rifiuto deriverebbe di norma da una ponderazione degli interessi delle diverse società coinvolte e non dall'imposizione di obblighi di servizio pubblico.

(15) Le autorità italiane osservano altresì che il disciplinare di concessione rilasciato ha sempre previsto che il servizio si intendesse esercitato a tutto rischio e pericolo dell'impresa esercente e senza che il fatto dell'esercizio costituisse diritto a sussidio o a compenso di sorta. A titolo d'esempio, le autorità italiane hanno fornito una copia dei disciplinari ministeriali concernenti la concessione per la fornitura di servizi di linea sulla tratta Cariatì – Roma (concessione del 1984, successivamente rinnovata ogni anno su richiesta della società).

(16) Stando alle autorità italiane, le tariffe riportate nei disciplinari di concessione annuale autorizzati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti erano quelle proposte dalla società stessa. A titolo d'esempio, le autorità italiane hanno fornito copie della domanda di concessione (1997) e dell'autorizzazione (1998, successivamente rinnovata) relativamente alla tratta Cosenza - Verona.

(17) Le autorità italiane ammettono, tuttavia, che fino alla fine del 1991 la circolare n. 13/74 del 30 aprile 1974 disponeva che le tariffe dei servizi di linea a lunga percorrenza fossero analoghe a quelle del trasporto ferroviario in seconda classe, per evitare interferenze fra i due sistemi di trasporto. In particolare, si riteneva opportuno coordinare qualsiasi aumento di prezzo da parte delle Ferrovie dello Stato con le tariffe praticate sulle tratte del servizio di

<sup>(5)</sup> Tali concessioni accordavano alla società il diritto esclusivo (la concessione) di fornire i servizi pertinenti.

<sup>(6)</sup> Normative volte a semplificare le procedure di concessione per le autolinee ordinarie di competenza statale.

<sup>(7)</sup> Disciplina degli autoservizi di linea (autolinee per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli in regime di concessione all'industria privata (successivamente sostituita dal decreto legislativo n. 285/2005).



autolinee di competenza dello Stato. Poiché le tariffe delle *Ferrovie dello Stato* erano soggette periodicamente ad aumenti, le autorità italiane affermano che non si possa sostenere che la suddetta circolare fissasse una soglia tecnica per i prezzi. A loro parere, le tariffe indicate costituivano piuttosto livelli tariffari di "coordinamento" tra le due modalità di trasporto. Successivamente, dal 1992 al 2000 gli aumenti tariffari hanno dovuto essere contenuti entro il tasso d'inflazione, che all'epoca era indicato dal comitato interministeriale prezzi, come si evince dal promemoria ufficiale n. 801 del 17 marzo 1992.

- (18) Le autorità italiane ritengono che le suddette misure andrebbero considerate come una restrizione della piena autonomia di determinazione dei prezzi: di conseguenza non possono essere considerate come obblighi tariffari soggetti a compensazione obbligatoria. Stando alle autorità italiane, tali misure rientrerebbero piuttosto nella fattispecie di cui all'articolo 2, paragrafo 5 del regolamento (CEE) n. 1191/69, e segnatamente negli "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".
- (19) Le autorità italiane chiedono inoltre alla Commissione in che misura sarebbe appropriato ordinare l'applicazione delle normali procedure di compensazione di cui agli articoli 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 a servizi su linee interregionali. Nello specifico, le autorità italiane ritengono che nel luglio 1992, l'articolo 1, paragrafo 5 del regolamento (CEE) n. 1191/69 implicitamente vietasse l'imposizione o il mantenimento unilaterale di obblighi di servizio pubblico in relazione a tali servizi <sup>(1)</sup>.
- (20) Le autorità italiane citano altresì la sentenza del Tribunale del 16 marzo 2004 nella causa T-157/01 (sentenza *Combus*), <sup>(2)</sup> che differenzia chiaramente fra i contratti di servizio pubblico e le imposizioni unilaterali di servizio pubblico e conclude che le normali procedure di compensazione di cui agli articoli 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 cui rimanda il *Consiglio di Stato* si applicano solo a imposizioni unilaterali dell'obbligo di servizio pubblico. A tal proposito, le autorità italiane esprimono dubbi quanto al fatto che Simet possa effettivamente essere stata soggetta unilateralmente a un obbligo di servizio pubblico, giacché la società stessa presentava ogni anno domanda di rinnovo della concessione per la fornitura di servizi interregionali pur sapendo che tali concessioni includevano sempre la clausola che il servizio si intendeva esercitato a tutto rischio e pericolo dell'impresa esercente e senza che il fatto dell'esercizio costituisse diritto a sussidio o a compenso di sorta.
- (21) Le autorità italiane si chiedono altresì se, nel caso di Simet, fosse effettivamente possibile, come sancito dal *Consiglio di Stato*, la deroga/non applicazione della norma di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1191/69, secondo cui una società che intenda ricevere compensazione per oneri

di servizio pubblico è tenuta a presentare domanda in tal senso. Al riguardo, le autorità italiane fanno osservare, fra le altre cose, che la legge n. 59/97 e il decreto legislativo n. 422/97 (citati tra i motivi per cui Simet non sarebbe stata tenuta a presentare previa domanda di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1191/69), si applicano soltanto ai servizi di autolinee locali e regionali, mentre Simet fornisce servizi interregionali.

- (22) Inoltre, le autorità italiane osservano che le compensazioni che il *Consiglio di Stato* ha ingiunto di pagare riguardano, fra l'altro, le annualità fra il 1987 e il 1999, periodo in cui la società non disponeva del sistema di contabilità separata necessario per identificare con precisione i costi e le entrate da considerare. Pertanto, le autorità italiane si chiedono se sia accettabile una compensazione relativa al periodo per cui non sono adeguatamente documentate le ripercussioni negative dei presunti obblighi di servizio pubblico, vale a dire una compensazione basata più su supposizioni che su dati reali.
- (23) Le autorità italiane non hanno potuto fornire dettagli sulle compensazioni o i sussidi di cui ha beneficiato la società prima del 1986, non essendo stato conservato alcun documento al riguardo.

#### 2.4. Importo della compensazione – Valutazione del consulente esterno

- (24) Relativamente all'importo della compensazione che, secondo la sentenza pronunciata dal *Consiglio di Stato*, doveva essere successivamente determinata sulla base dei dati certi, ricavabili dalla contabilità della società, le autorità italiane hanno presentato una perizia commissionata da Simet a un consulente esterno – professore di economia aziendale all'Università di Roma La Sapienza – dissentendo peraltro dalle sue conclusioni.
- (25) La perizia concerne il periodo compreso fra il 1987 e il 2013, mentre le autorità italiane ritengono che l'arco temporale pertinente ai fini della misura oggetto di notifica sia quello 1987-2003 (cfr. sezione 2. 5 della presente decisione).
- (26) La perizia conferma che Simet si è dotata di un sistema di contabilità separata che consente l'individuazione dei costi associati ai servizi di linea di trasporto passeggeri interregionale solo a partire dal 2000. Per quanto concerne le entrate, si ritiene possibile identificare le entrate effettive annue dei servizi di linea interregionali con sufficiente precisione anche per il periodo precedente all'introduzione del regime di contabilità separata.
- (27) Al fine di determinare i costi d'esercizio del servizio di linea per il trasporto interregionale per il periodo precedente al 2000, il consulente ha considerato l'incidenza media percentuale dei costi d'esercizio sulle entrate registrata nell'arco temporale 2001-2008 (114:100), utilizzando la stessa procedura anche per gli anni dal 1987 al 1999.

<sup>(1)</sup> La modifica introdotta dal regolamento (CEE) n. 1893/91.

<sup>(2)</sup> Sentenza del Tribunale nella causa T-157/01 (*Danske Busvognmænd v Commissione*), in particolare il punto 77.

(28) Gli oneri finanziari relativi ai servizi di linea interregionali sono stati determinati in proporzione alla quota dei servizi di linea interregionali sulle entrate totali.

(29) Inoltre, il consulente ha calcolato l'importo del margine di utile ragionevole, definito come il rendimento adeguato sul capitale investito dai soci nei servizi di linea di autotrasporto interregionale, sulla base delle seguenti ipotesi:

— il capitale investito nei servizi di linea interregionale quale ammortamento annuo dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività pertinente, moltiplicato per 5,5, che rappresenta la vita media utile prevista per i veicoli. Non sono state fornite giustificazioni in merito alle ipotesi prescelte;

— quindi, è stato ipotizzato che il finanziamento per soddisfare i requisiti patrimoniali della società relativamente ai servizi di autolinee interregionali provenisse per il 30 % da finanziamenti e per il 70 % da capitale proprio. Anche in questo caso, non sono state fornite giustificazioni;

— il tasso di rendimento atteso sull'investimento, calcolato attraverso la formula scelta dal consulente<sup>(1)</sup> ha oscillato tra valori dal 20 % a un massimo del 36 % nel periodo 1987-2003. Non sono state fornite giustificazioni dettagliate delle ipotesi utilizzate per il calcolo.

(30) La compensazione annua è stata determinata come pari alla somma del disavanzo risultante dalle perdite d'esercizio, degli oneri finanziari e del rendimento sul capitale proprio. Poiché le compensazioni annue non sono state corrisposte negli anni per cui sono state calcolate, la perizia ne ha calcolato il valore attuale netto (VAN) senza, tuttavia, giustificare adeguatamente il metodo utilizzato a tal scopo<sup>(2)</sup>.

(31) Sulla base dei calcoli effettuati nella perizia del 2010, l'importo dovuto a titolo di compensazione a Simet per la

<sup>(1)</sup> Il tasso di rendimento richiesto sul capitale investito, a sua volta, è stato calcolato come segue per ciascun esercizio: 1) si è preso il tasso dello swap di interessi a 10 anni (tasso esente da rischio); 2) è stato aggiunto il premio per il rischio di mercato (6 % annuo) in quanto si è ritenuto che l'attività in questione presentasse lo stesso livello di rischio del mercato; 3) è stato aggiunto un ulteriore premio del 2 % in considerazione della "scarsa liquidità"; 4) la somma delle suddette voci è stata assunta come tasso di rendimento richiesto, al netto delle imposte; 5) successivamente, il risultato ottenuto è stato rivisto al rialzo, sulla base dell'aliquota dell'imposta sui redditi delle società, pari al 40 %.

<sup>(2)</sup> Il VAN è stato calcolato come segue: 1) l'importo della compensazione per il servizio di autolinee interregionali è stato rivalutato sulla base dell'indice dei prezzi al consumo fornito dall'ISTAT; 2) sugli importi non rivalutati, è stato calcolato un interesse basato sul rendimento netto atteso sul capitale della società investito nell'attività pertinente (quest'ultimo è stato capitalizzato come interesse semplice); 3) sono stati sommati i risultati di 1) e 2).

fornitura di servizi di autolinee interregionali di trasporto passeggeri nell'ambito di un obbligo di servizio pubblico nel periodo dal 1987 al 2003 è di circa 59,4 milioni di euro.

## 2.5. Durata

(32) Benché SIMET rivendichi la compensazione per i servizi forniti fino alla fine del 2013<sup>(3)</sup>, le autorità italiane sono dell'avviso che il periodo pertinente ai fini della presente notifica sia soltanto quello intercorso dal 1987 al 2003, in quanto la sentenza n. 1405/2010 del *Consiglio di Stato* concerne esclusivamente l'appello relativo a tale lasso di tempo. In particolare, il punto 3.1 della sentenza n. 1405/2010 fa esplicito riferimento alle compensazioni per le annualità 1987-2003.

## 3. VALUTAZIONE DELL'AUTO

### 3.1. Presenza dell'aiuto

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

(34) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, una misura costituisce aiuto di Stato 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;

— ha un'incidenza sugli scambi fra gli Stati membri.

#### 3.1.1. Risorse statali

(35) La Commissione osserva che la sentenza del *Consiglio di Stato*, descritta in precedenza, ingiunge al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di pagare la compensazione a Simet in merito alla fornitura di servizi di autolinee dal 1987 al 2003 sulle tratte di competenza statale (servizi interregionali). Le risorse a disposizione del ministero per il pagamento di tale compensazione sono risorse statali.

#### 3.1.2. Vantaggio economico selettivo

(36) La Commissione osserva, innanzitutto, che Simet svolge un'attività economica, e segnatamente il trasporto passeggeri, dietro corrispettivo. Pertanto, Simet deve essere considerata come un'"impresa" ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE.

<sup>(3)</sup> A norma dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 285/2005, che ha abrogato la legge n. 1822/39, le concessioni per i servizi di linea rilasciate ai sensi della legge n. 1822/1939 possono essere prorogate sino alla fine del 2013.

(37) Per quanto concerne il vantaggio economico selettivo accordato, dalla sentenza *Altmark* discende che la compensazione concessa dallo Stato o tramite risorse statali quale compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere obblighi di servizio pubblico non conferisce un vantaggio a favore di dette imprese e pertanto non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE, purché ricorrano quattro presupposti <sup>(1)</sup>:

- in primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
- in secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
- in terzo luogo, la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;
- in quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non è effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione deve essere stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.

(38) La Commissione considererà se ciascuna condizione sia stata a sua volta soddisfatta.

*A - prima condizione: "l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro".*

(39) Come rilevato in precedenza, non è definito chiaramente quale azione possa aver costituito un obbligo di servizio pubblico e in che modo questo sarebbe stato imposto. Pertanto, la Commissione non può prendere una posizione definitiva in questa fase in merito al fatto che il primo presupposto della sentenza *Altmark* sia stato o meno soddisfatto.

*B - seconda condizione: "i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente".*

(40) La compensazione concessa dalla sentenza del Consiglio di Stato sembra basarsi esclusivamente sulla stima ex post del costo netto sostenuto per la fornitura di servizi interregionali. Pertanto, la Commissione in questa fase ritiene che i parametri sulla base dei quali doveva essere calcolata la compensazione non erano stati previamente definiti e quindi, il secondo presupposto della sentenza *Altmark* potrebbe non essere stato soddisfatto.

*C - terza condizione: "la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento."*

(41) In questa fase, la Commissione è dell'avviso che il metodo di calcolo proposto dal consulente e i relativi dati contabili non possono escludere il rischio di un eccesso di compensazione:

- poiché non è stata operata alcuna separazione contabile per il periodo fino al 2000, le compensazioni retroattive relativamente al periodo intercorso fra il 1987 e il 1999 sembrerebbero comportare il rischio di eccesso di compensazione. In questa fase, la Commissione si chiede, in particolare, in che misura sia giustificato presumere che per tutto il periodo intercorso fra il 1987 e il 1999 il rapporto tra costi ed entrate relativi ai servizi di autobus di linea interregionali fosse analogo a quello rilevato per il periodo successivo.

- Sulla base delle informazioni a sua disposizione, la Commissione ritiene altresì difficile valutare se le perdite d'esercizio relative ai servizi di autobus di linea interregionali per il periodo dal 2000 al 2003 siano state calcolate correttamente. In particolare, dubita del fatto che i costi possano essere stati ripartiti correttamente fra l'attività coperta dagli asseriti obblighi di servizio pubblico e le altre attività di Simet. Tali dubbi discendono dal fatto che, sulla base della documentazione pervenuta, sembrerebbe che questa società ottenesse un margine di utile piuttosto elevato <sup>(2)</sup> dalle altre sue attività.

- La Commissione osserva altresì che manca una giustificazione dettagliata della metodologia prescelta per calcolare gli oneri finanziari connessi con l'espletamento dei collegamenti di autolinee interregionali.

- La Commissione esprime i suoi dubbi anche che sia stato calcolato correttamente il margine ragionevole di utile che la società potrebbe rivendicare:

<sup>(1)</sup> Sentenza della causa C-280/00 *Altmark*, punti 87 e 88.

<sup>(2)</sup> Pari al 38 %.

— la Commissione osserva che i presupposti alla base del calcolo del finanziamento tramite capitale proprio relativo agli obblighi di servizio pubblico <sup>(1)</sup> non sono stati adeguatamente soddisfatti. In particolare, la Commissione esprime dubbi sulle ipotesi utilizzate per calcolare la quota di finanziamento tramite capitale proprio sul finanziamento totale del capitale necessario alla società per fornire servizi di autolinee interregionali (70 % di capitale proprio). Non è stata trasmessa alcuna prova a conferma del fatto che il rapporto corrisponda all'effettiva struttura di finanziamento della società. La Commissione osserva altresì che la quota di capitale proprio che le imprese utilizzano per far fronte alle loro esigenze di capitale è solitamente molto più bassa. Pertanto, la correttezza del calcolo dell'importo del finanziamento proveniente da capitale proprio è discutibile.

— La Commissione dubita altresì della validità del calcolo del tasso di rendimento sul capitale effettuato dal consulente. Tale tasso sembra molto elevato se confrontato, ad es., con quello della soglia di sicurezza del nuovo pacchetto di misure in materia di servizi di interesse economico generale adottato il 20 dicembre 2011 <sup>(2)</sup>. Poiché i costi sostenuti dalla società per l'esercizio del servizio sarebbero interamente compensati sulla base di calcoli *ex post*, la Commissione ritiene, allo stato, che un tasso di rendimento sul capitale proprio che superi il valore di riferimento costituito dal pertinente tasso swap più 100 punti base non possa essere considerato ragionevole.

— Infine, la Commissione esprime dubbi anche in merito alla metodologia utilizzata per il calcolo del VAN sugli importi di compensazione non corrisposti negli anni di riferimento <sup>(3)</sup>. Poiché sembra che la società abbia coperto le asserite carenze finanziarie derivanti dalla mancata compensazione degli obblighi di servizio pubblico con le entrate provenienti dalle sue altre attività <sup>(4)</sup>, appare congruo utilizzare il tasso di rendimento atteso sul capitale proprio per il calcolo del VAN sulle compensazioni dovute ed effettuare il calcolo sulla base dell'interesse composto. Come già osservato, la Commissione ritiene in questa fase che il rendimento sul capitale proprio dovrebbe limitarsi al tasso swap pertinente, maggiorato di 100 punti base.

(42) Di conseguenza, in questa fase la Commissione è dell'avviso che il terzo presupposto *Altmark* potrebbe non essere stato soddisfatto.

<sup>(1)</sup> Un parametro necessario per il calcolo del ragionevole utile.

<sup>(2)</sup> Gazzetta ufficiale dell'Unione europea C 8 dell'11.01.2012.

<sup>(3)</sup> Poiché gli importi di compensazione calcolati per anni specifici non sono stati corrisposti all'epoca, è necessario ricalcolare l'importo dovuto alla società qualora la compensazione fosse erogata al momento attuale.

<sup>(4)</sup> In altre parole, di norma la società non si è trovata nella necessità di ricorrere all'indebitamento per finanziare tali disavanzi.

*D - quarta condizione: procedura di appalto pubblico per la scelta dell'impresa da incaricare o costi limitati ai costi di un'impresa media*

(43) Poiché le concessioni per i servizi di autolinee interregionali rilasciate a norma della legge n. 1822 del 28.9.1939 e del DPR n. 369 del 22.4.1994 sono state assegnate senza una procedura di appalto pubblico, la Commissione dubita che il quarto presupposto *Altmark* sia stato soddisfatto. In particolare, in questa fase del procedimento la Commissione non dispone di informazioni che le consentano di valutare se il calcolo della compensazione effettuato dal consulente esterno corrisponda al livello di costi di un'impresa media gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto.

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

(44) Per quanto concerne questo criterio, occorre verificare se la misura notificata potrebbe falsare la concorrenza tanto da incidere sugli scambi fra gli Stati membri. A tal riguardo, come indicato nella sentenza *Altmark*, fin dal 1995 *svariati Stati membri hanno aperto di buon grado alcuni mercati di trasporto urbano, extraurbano o regionale alla concorrenza di imprese di altri Stati membri ed esistono diversi esempi di imprese di trasporto di uno Stato membro che esercitano attività in un altro. Questa tendenza è particolarmente evidente nel settore dei servizi di autolinee interregionali forniti da Simet.*

(45) la Commissione osserva altresì che Simet è attiva su altri mercati, come il mercato dei servizi di viaggio internazionali, i servizi turistici e i servizi di noleggio autobus e che pertanto è in concorrenza con altre società in seno all'UE.

(46) Di conseguenza, a parere della Commissione, la misura falsa la concorrenza e incide sugli scambi tra Stati membri.

### 3.1.4. Conclusione

(47) In questa fase del procedimento la Commissione ritiene pertanto che la misura notificata possa costituire aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

## 3.2. Esenzione dall'obbligo di notifica

(48) Sulla base del ragionamento del *Consiglio di Stato*, Simet avrebbe acquisito titolo alla compensazione nel momento in cui ha svolto un servizio pubblico. E' implicito nel ragionamento che i pagamenti per la compensazione erano dispensati dalla procedura di informazione preventiva, a norma di quanto disposto dall'articolo 17, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69.

(49) 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 necessario, in primo luogo, stabilire se le autorità



italiane abbiano effettivamente imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico a Simet e, in secondo luogo, se la compensazione riconosciuta per tali oneri di servizio sia conforme a quanto disposto dal regolamento (CEE) n. 1191/69.

- (50) Infatti, a norma dell'articolo 17, paragrafo 2 di detto regolamento, le compensazioni risultanti dall'applicazione dello stesso sono dispensate dalla procedura di informazione preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE e quindi dall'obbligo di notifica.
- (51) Inoltre, come si evince dalla sentenza *Combus* il concetto di "compensazione per obblighi di servizio pubblico" ai sensi di tale disposizione deve essere interpretato in maniera molto restrittiva<sup>(1)</sup>. L'esenzione dalla procedura di notifica di cui all'articolo 17, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69 concerne soltanto la compensazione per gli obblighi di servizio pubblico imposti unilateralmente a un'impresa, a norma dell'articolo 2 dello stesso regolamento, da calcolarsi secondo il metodo descritto agli articoli da 10 a 13 dello stesso.
- (52) Tuttavia, sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione non può in questa fase del procedimento stabilire in modo conclusivo se la compensazione ingiunta dal Consiglio di Stato sia l'esito di un'imposizione unilaterale di obblighi di servizio pubblico da parte delle autorità italiane a Simet oppure esistesse un quadro contrattuale fra Simet e le suddette autorità.
- (53) Inoltre, anche se può essere dimostrato che le autorità italiane hanno effettivamente imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico a Simet, non è chiaro quale fosse la portata precisa di tale onere né quale fosse l'atto/documento legale alla base di tale imposizione<sup>(2)</sup>.
- (54) La Commissione invita pertanto le parti interessate a presentare le proprie osservazioni su tali questioni.
- (55) Anche ipotizzando che la compensazione ingiunta dal Consiglio di Stato sia frutto dell'imposizione unilaterale degli obblighi di servizio pubblico, la Commissione dubita, sulla base delle informazioni attualmente a lei disponibili, che la compensazione sia conforme a quanto disposto dal regolamento (CEE) n. 1191/69.
- (56) In particolare, la Commissione osserva, in primo luogo, che non risulta che Simet avesse presentato una previa domanda di soppressione degli obblighi di servizio pubblico né di compensazione, a norma dell'articolo 4 del

regolamento (CEE) n. 1191/69, per lo meno non fino all'ottobre 1999. Le argomentazioni addotte dal Consiglio di Stato, nella sua sentenza del 9 marzo 2010 sulle ragioni per cui tale domanda non era necessaria non sembrano pertinenti.

- (57) In secondo luogo, la Commissione propende piuttosto a concordare con le autorità italiane sul fatto che a partire dal luglio 1992 i servizi di autobus interregionali non fossero soggetti a obblighi di servizio pubblico imposti unilateralmente<sup>(3)</sup>. Pertanto, l'applicazione delle procedure di compensazione comuni relativamente a tali servizi per il periodo successivo al luglio 1992 è opinabile.
- (58) Terzo, la Commissione rileva che l'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/69 dispone, fra le altre cose, per quanto riguarda l'obbligo d'esercizio o di trasporto, che l'ammontare della compensazione 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. Essa osserva inoltre che, conformemente alla sentenza della Corte di giustizia nella causa *Antrop*, i requisiti stabiliti da tale disposizione non sono soddisfatti quando "non è 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, di conseguenza, non è possibile calcolare il costo aggiuntivo derivante a tal[e] impresa dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico"<sup>(4)</sup>.
- (59) Inoltre, a partire dal 1° luglio 1992 il regolamento (CEE) n. 1191/69, a norma dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera a) prevedeva che le imprese di trasporto che esercitano non soltanto servizi soggetti agli obblighi di servizio pubblico, ma anche altre attività, effettuassero il servizio pubblico separando: (i) i conti corrispondenti a ciascuna attività di esercizio e ripartendo le relative quote di patrimonio in base alle norme contabili vigenti e (ii) compensando le spese con le entrate di esercizio e i versamenti dei poteri pubblici, senza possibilità di trasferimento da o verso altri settori d'attività dell'impresa. Tuttavia, come già osservato, Simet ha introdotto la separazione contabile solo nel 2000.
- (60) In quarto luogo, la Commissione fa osservare che l'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 1191/69 prevede che sia l'amministrazione a stabilire in anticipo l'importo della compensazione. Il calcolo della compensazione effettuato esclusivamente sulla base di una valutazione *ex post*, come sancito dal Consiglio di Stato, non sembra conforme al disposto di detto regolamento.
- (61) In quinto luogo, la Commissione osserva che mentre la sentenza del Consiglio di Stato era fondata sul regolamento (CEE) n. 1191/69, il successivo calcolo della compensazione sembra piuttosto seguire il disposto dal regolamento

<sup>(1)</sup> Causa T157/01 *Danske Busvognmænd*, Racc. 2004 II-917, punti 77-79.

<sup>(2)</sup> Specificamente, vi sono problemi di conformità con le norme di cui all'articolo 2, paragrafo 1 e all'articolo 4, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 o con le norme di cui all'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 1191/1969.

<sup>(3)</sup> Cfr. l'articolo 1, punto 5 del regolamento (CEE) n. 1191/69 così come successivamente modificato dal regolamento (CE) n. 1893/91.

<sup>(4)</sup> Causa C-504/07 *Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) et al. v Conselho de Ministros, Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris) e Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP)*, Racc. 2009, pag. I-03867.

(CE) n. 1370/2007 (calcolo effettuato dal consulente esterno). Nonostante i principi fondamentali relativi alla metodologia di calcolo indicati dai due regolamenti siano analoghi, la Commissione deve comunque ricevere prove del fatto che l'effettuazione del calcolo in base alle norme pertinenti di cui alla sezione IV del regolamento (CEE) n. 1191/1969, si sarebbe ottenuto il medesimo risultato.

(62) Per poter adottare una posizione definitiva in merito ai dubbi espressi sopra (in particolare, quelli relativi alla conformità all'articolo 1, paragrafo 5 e all'articolo 4, e alla sezione IV del regolamento (CEE) n. 1191/1969), la Commissione invita le parti interessate a presentare le proprie osservazioni.

### 3.3. Compatibilità dell'aiuto

(63) Qualora la compensazione non sia esente da previa notifica, a norma dell'articolo 17 del regolamento (CEE) n. 1191/1969, la Commissione deve valutare se essa può essere dichiarata compatibile con il mercato interno.

(64) L'articolo 93 del TFUE, che disciplina la compatibilità degli aiuti di Stato per il coordinamento del settore dei trasporti e degli obblighi di servizio pubblico nei trasporti, costituisce una *lex specialis* rispetto all'articolo 107, paragrafo 3, nonché all'articolo 106, paragrafo 2, in quanto fissa norme speciali sulla compatibilità degli aiuti di Stato <sup>(1)</sup>.

(65) Prima del 3 dicembre 2009, il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio disponeva norme dettagliate per il calcolo dell'onere finanziario derivante dall'imposizione degli obblighi di servizio pubblico alla fornitura di servizi di trasporto pubblico per ferrovia, su strada e per via navigabile. Il 3 dicembre 2009 è entrato in vigore il regolamento (CE) n. 1370/2007 che ha abrogato il precedente regolamento e che si applica alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico concernenti i servizi di trasporto pubblico passeggeri per ferrovia e su strada.

(66) Qualora nel corso di ulteriori accertamenti la Commissione concludesse che la compensazione ordinata dal *Consiglio di Stato* non risulta dall'imposizione unilaterale di obblighi di pubblico servizio, o determinasse che la compensazione imposta non soddisfa i requisiti di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69, l'articolo 17, paragrafo 2 non sarebbe d'applicazione e la compensazione non beneficerebbe dell'esenzione dalla notifica a norma del regolamento (CEE) n. 1191/69.

(67) In tal caso, la misura notificata rientrerebbe nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1370/2007. Infatti, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia <sup>(2)</sup>, le

norme per valutare se un aiuto sia compatibile con il mercato interno sono quelle in vigore al momento in cui la Commissione emette la propria decisione sulla misura. Di conseguenza, la Commissione dovrebbe applicare alla misura notificata il regolamento (CE) n. 1370/2007, nonostante la compensazione si riferisca a un periodo precedente la sua entrata in vigore.

(68) A norma dell'articolo 9, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 "le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri [...] erogate a norma del presente regolamento sono compatibili con il mercato comune." In questa fase, la Commissione dubita che la misura notificata si conformi alle disposizioni del regolamento.

(69) In primo luogo, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007, qualora un'autorità competente decida di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, a meno che l'obbligo di servizio pubblico sia finalizzato a stabilire un tetto tariffario e venga imposto tramite una misura applicabile indiscriminatamente a tutti i servizi pubblici di trasporto passeggeri dello stesso tipo in una data zona geografica. Nel caso in esame, non è chiaro con quali mezzi gli obblighi di servizio pubblico siano stati imposti dalle autorità italiane o se esistesse un quadro contrattuale fra Simet e queste autorità. Pertanto, la Commissione non può concludere, in questa fase del procedimento, se sia stato rispettato l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

(70) In secondo luogo, l'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007 stabilisce i contenuti obbligatori dei contratti di pubblico servizio e le norme generali indicati di seguito:

— articolo 4, paragrafo 1, lettera a) – Chiara definizione degli obblighi di servizio pubblico: sulla base delle limitate informazioni disponibili, la Commissione ritiene, in via preliminare, che i disciplinari di concessione definissero con precisione la portata della diritto esclusivo (concessione).

— Articolo 4, paragrafo 1, lettera b) - I parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente per evitare l'eccesso di compensazione: la Commissione ritiene, in via preliminare, che i parametri sulla base dei quali doveva essere calcolata l'eventuale compensazione non sono stati previamente definiti.

— Articolo 4, paragrafo 1, lettera c) e l'articolo 4, paragrafo 2 – Modalità di ripartizione dei costi e delle entrate: non sono state trasmesse alla Commissione prove documentali che corroborino il fatto che, conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), "le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura dei servizi" siano state determinate preliminarmente. Al riguardo, la Commissione osserva che fino al 2000 la società non disponeva di un regime di contabilità separata. Per quanto concerne la disposizione secondo

<sup>(1)</sup> Cfr., fra le altre cose, il considerando 23 della decisione della Commissione del 20 dicembre 2011 riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale.

<sup>(2)</sup> Cfr. cause da C-465/09 P a C-470/09 P *Territorio Historico de Vizcaya et al. v Commissione*, in corso di pubblicazione, punti 120 e segg.; cfr. anche l'ordinanza della Corte di giustizia nella causa C-167/11 P *Cantiere navale De Poli v Commissione*, in corso di pubblicazione, punto 51 e la giurisprudenza citata.

cui le norme generali definiscono “*le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio*” (articolo 4, paragrafo 2), la Commissione ritiene, in questa fase, che le concessioni rilasciate a Simet suggerissero implicitamente che la società avrebbe trattenuto tutti i ricavi. Pertanto, sembra che tale requisito sia stato rispettato.

- Articolo 4, paragrafo 3 – La durata dei contratti di servizio pubblico non è superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia: come già osservato, le concessioni di servizio sono state rilasciate su base annua. Pertanto, sembra che questo requisito sia stato rispettato.
- Articolo 4, paragrafo 5 – Il requisito di conformarsi a taluni standard sociali: la Commissione non ha ricevuto informazioni al riguardo.
- Articolo 4, paragrafo 6 – Il requisito di conformarsi a taluni standard di qualità: la Commissione fa osservare che i disciplinari di concessione adottati dal ministero competente includevano informazioni precise sull'itinerario, sulle fermate da servire e sulla frequenza delle corse. Tali disciplinari specificavano altresì che potevano essere utilizzati per l'esercizio del servizio solo veicoli omologati per l'utilizzo previsto dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile.

Alla luce delle osservazioni che precedono, la Commissione non può determinare, in questa fase, se l'atto di affidamento/il contratto comprenda tutte le disposizioni obbligatorie di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

- (71) In terzo luogo, l'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007 reca disposizioni sull'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico. Tuttavia, a norma delle disposizioni transitorie dell'articolo 8, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1370/2007 l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. La Commissione vorrebbe tuttavia rammentare alle autorità italiane che nel periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (72) In quarto luogo, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 qualora il contratto di servizio pubblico sia stato aggiudicato direttamente, tutte le compensazioni devono essere conformi alle disposizioni di cui all'allegato del regolamento, oltre che a quelle di cui all'articolo 4 dello stesso. L'allegato del regolamento (CE) n. 1370/2007 dispone che la compensazione non può eccedere un importo corrispondente all'effetto finanziario equivalente alla somma dei seguenti fattori: costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico, meno i ricavi delle tariffe o eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo di servizio pubblico, più un ragionevole utile. Inoltre, l'allegato prevede che il calcolo delle spese e delle entrate deve

essere effettuato in conformità dei principi contabili e fiscali in vigore. Infine, per ragioni di trasparenza la contabilità deve essere tenuta separata. Per quanto riguarda l'eccesso di compensazione, in questa fase la Commissione non può escludere che si sia verificato. In particolare, il rischio di eccesso di compensazione deriva dal fatto che Simet ha adottato un sistema di separazione contabile solo nel 2000. Infine, l'allegato dispone che il metodo di compensazione deve promuovere il mantenimento o lo sviluppo di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva. Nulla nelle informazioni trasmesse ad oggi dalle autorità italiane indica che tale requisito sia stato soddisfatto.

- (73) Alla luce dei dubbi espressi (in particolare, quelli relativamente alla conformità agli articoli 3, 4, paragrafo 1, lettera b), 4, paragrafo 1, lettera c), 4, paragrafo 5 e 6, paragrafo 1, nonché all'allegato del regolamento (CEE) n. 1/1370, la Commissione invita le parti interessate a presentare le proprie osservazioni sulle questioni in oggetto.

#### 4. CONCLUSIONI

- (74) Per le ragioni di cui alle sezioni 3.2. e 3.3 di cui sopra, in questa fase la Commissione solleva diversi dubbi sulla conformità delle misure notificate al regolamento (CEE) n. 1191/69, ovvero al regolamento (CE) n. 1370/2007.

#### 5. DECISIONE

- (75) La Commissione invita l'Italia, nel quadro della procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2 del TFUE a presentare le sue osservazioni ed a fornire ogni informazione utile per la valutazione della misura, entro il termine di un mese dalla data di ricevimento della presente. Qualora i documenti trasmessi contenessero informazioni di carattere riservato, la Commissione invita l'Italia a presentare anche una versione non riservata di tali osservazioni. La Commissione invita le autorità italiane a trasmettere copia della presente lettera al potenziale beneficiario dell'aiuto.
- (76) La Commissione fa presente alla Repubblica italiana l'effetto sospensivo dell'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE e richiama all'attenzione delle autorità italiane l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, a norma del quale tutti gli aiuti illegittimi possono essere recuperati presso i beneficiari.
- (77) La Commissione avverte la Repubblica italiana che informerà le parti interessate, pubblicando la presente lettera e una sintesi del caso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Essa informerà inoltre le parti interessate degli Stati EFTA firmatari dell'Accordo SEE, pubblicando una comunicazione nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e informerà l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati saranno invitati a presentare osservazioni entro un mese dalla data di siffatta pubblicazione. Qualora i documenti trasmessi contenessero informazioni di carattere riservato, la Commissione invita anche le parti interessate a presentare anche una versione non riservata di tali osservazioni.”