

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

10 giugno 2010*

Nel procedimento C-140/09,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Tribunale di Genova con decisione 27 febbraio 2009, pervenuta in cancelleria il 17 aprile 2009, nella causa

Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA

contro

Presidenza del Consiglio dei Ministri,

* Lingua processuale: l'italiano.

LA CORTE (Quarta Sezione),

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

avvocato generale: sig. N. Jääskinen
cancelliere: sig. M.-A. Gaudissart, capo unità

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza dell'11 febbraio 2010,

considerate le osservazioni presentate:

- per il Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA, dagli avv.ti V. Roppo, P. Canepa e S. Sardano;
- per il governo italiano, dalla sig.ra G. Palmieri, in qualità di agente, assistita dal sig. G. De Bellis, avvocato dello Stato;
- per la Commissione europea, dal sig. V. Di Bucci e dalla sig.ra E. Righini, 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 presente domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.

- 2 Tale domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia tra il Fallimento della Traghetti del Mediterraneo SpA (in prosieguo: la «TDM»), impresa di trasporti marittimi in liquidazione, e la Presidenza del Consiglio dei Ministri, vertente sul risarcimento del danno che l'impresa suddetta avrebbe subito a causa di un'erronea interpretazione, da parte della Corte suprema di cassazione, delle norme dell'Unione in materia di concorrenza e di aiuti di Stato, nonché a motivo del rifiuto opposto da tale giudice di adire la Corte ai sensi dell'art. 234, terzo comma, CE.

Contesto normativo nazionale

- 3 Le sovvenzioni in questione nella causa principale sono state concesse alla Tirrenia di Navigazione SpA (in prosieguo: la «Tirrenia»), impresa di navigazione concorrente della TDM, ai sensi della legge 20 dicembre 1974, n. 684, recante ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale (GURI n. 336 del 24 dicembre 1974; in prosieguo: la «legge n. 684»), e più precisamente in base all'art. 19 di tale legge.

4 L'art. 7 della legge n. 684 prevede quanto segue:

«Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio dei servizi indicati nell'articolo precedente, mediante apposite convenzioni annuali da stipulare di concerto con i Ministri per il tesoro e per le partecipazioni statali.

Le sovvenzioni indicate nel comma che precede debbono assicurare nel triennio la gestione dei servizi in condizioni di equilibrio economico; in via preventiva, tali sovvenzioni sono determinate sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti e delle spese di esercizio, ivi inclusi i costi di organizzazione e gli oneri finanziari.

(...).»

5 L'art. 8 della legge n. 684 è così formulato:

«I servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, indicati nell'articolo l, lettera c), nonché eventuali prolungamenti tecnicamente ed economicamente necessari, debbono assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, ed in particolare del Mezzogiorno.

Il Ministro per la marina mercantile è pertanto autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio degli anzidetti servizi, mediante apposita convenzione, da stipulare di concerto con i Ministri per il tesoro e per le partecipazioni statali, per la durata di anni venti.»

6 L'art. 9 della legge n. 684 dispone quanto segue:

«La convenzione prevista dall'articolo precedente deve indicare:

- 1) l'elenco delle linee da svolgere;
- 2) la frequenza di ogni singola linea;
- 3) i tipi di nave da adibire ad ogni singola linea;
- 4) la sovvenzione, che deve essere determinata sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti, delle spese di esercizio e dei costi di organizzazione e degli oneri finanziari.

Entro il 30 giugno di ciascun anno si fa luogo alla revisione della sovvenzione da corrispondere per l'anno, ogni volta che nel corso dell'anno precedente, in almeno una delle componenti economiche indicate nella convenzione, si siano avute variazioni eccedenti la ventesima parte del valore considerato per la stessa voce nella determinazione della precedente sovvenzione.»

7 L'art. 18 della legge n. 684 recita:

«All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si provvede per lire 93 miliardi con le somme già iscritte al capitolo 3061 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1975 e con quelle che verranno iscritte nei corrispondenti capitoli dei successivi esercizi finanziari.»

8 L'art. 19 della legge n. 684 ha il seguente tenore:

«Fino alla data di approvazione delle convenzioni previste dalla presente legge, il Ministro per la marina mercantile, d'intesa con quello per il tesoro, corrisponde, in rate mensili posticipate, acconti il cui ammontare complessivo non superi il 90 per cento dell'importo globale indicato nel precedente articolo 18.»

9 Alla legge n. 684 è stata data attuazione mediante il decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 501 (GURI n. 285 del 18 ottobre 1979), il cui art. 7 precisa che gli acconti previsti dall'art. 19 della legge suddetta sono corrisposti alle società che forniscono servizi di preminente interesse nazionale fino alla data di registrazione, da parte della Corte dei conti, dei provvedimenti relativi alla stipulazione delle nuove convenzioni.

Causa principale e questione pregiudiziale

- 10 Come risulta dalla sentenza 13 giugno 2006, causa C-173/03, Traghetti del Mediterraneo (Racc. pag. I-5177), già intervenuta nell'ambito della medesima causa principale ed alla quale si rinvia per una più ampia esposizione dei fatti e delle vicende procedurali pregresse, la TDM e la Tirrenia sono due imprese di trasporti marittimi che negli anni '70 effettuavano regolari collegamenti via mare tra l'Italia continentale e le isole della Sardegna e della Sicilia. Nel 1981 la TDM ha citato la Tirrenia in giudizio dinanzi al Tribunale di Napoli al fine di ottenere il risarcimento del danno che essa avrebbe subito a causa della politica di prezzi bassi praticata dalla società concorrente negli anni 1976-1980.
- 11 La TDM deduceva la commissione di atti di concorrenza sleale, nonché la violazione degli artt. 85, 86, 90 e 92 del Trattato CEE (divenuti, rispettivamente, artt. 85, 86, 90 e 92 del Trattato CE, a loro volta diventati artt. 81 CE, 82 CE, 86 CE e, in seguito a modifica, 87 CE). Essa sosteneva, in particolare, che la Tirrenia aveva abusato della propria posizione dominante sul mercato in questione, praticando tariffe notevolmente inferiori al prezzo di costo grazie al conseguimento di sovvenzioni pubbliche la cui legittimità era dubbia alla luce del diritto dell'Unione. Tuttavia, la domanda della TDM è stata respinta in primo grado con sentenza 26 maggio 1993, confermata dalla Corte di appello di Napoli con sentenza 13 dicembre 1996.
- 12 Il ricorso per cassazione proposto dal curatore del fallimento della TDM avverso la suddetta sentenza d'appello è stato respinto con sentenza 19 aprile 2000 dalla Corte suprema di cassazione, la quale ha in particolare rigettato l'istanza del ricorrente di sottoporre alla Corte le pertinenti questioni di interpretazione del diritto dell'Unione, in quanto, ad avviso dell'anzidetta giurisdizione nazionale, la soluzione adottata dai giudici di merito rispettava le norme applicabili ed era conforme alla giurisprudenza del giudice comunitario.

- 13 Con atto del 15 aprile 2002, il curatore del fallimento della TDM, società nel frattempo messa in liquidazione, ha convenuto la Repubblica italiana dinanzi al giudice del rinvio al fine di ottenere la condanna di tale Stato membro al risarcimento del danno che l'impresa suddetta avrebbe subito a motivo degli errori di interpretazione delle norme dell'Unione di materia di concorrenza e di aiuti di Stato commessi dalla Corte suprema di cassazione, nonché a causa della violazione dell'obbligo di rinvio pregiudiziale gravante su tale giudice a norma dell'art. 234, terzo comma, CE. Il danno asserito consiste nella perdita della possibilità di ottenere, mediante l'azione intrapresa contro la Tirrenia, il risarcimento degli effetti dannosi prodotti, secondo la TDM, dalla concorrenza sleale esercitata dalla società convenuta.
- 14 Il 14 aprile 2003, il giudice del rinvio ha sottoposto alla Corte la domanda di pronuncia pregiudiziale che ha dato origine alla citata sentenza Traghetti del Mediterraneo, nella quale la Corte ha così statuito:

«Il diritto comunitario osta ad una legislazione nazionale che escluda, in maniera generale, la responsabilità dello Stato membro per i danni arrecati ai singoli a seguito di una violazione del diritto comunitario imputabile a un organo giurisdizionale di ultimo grado per il motivo che la violazione controversa risulta da un'interpretazione delle norme giuridiche o da una valutazione dei fatti e delle prove operate da tale organo giurisdizionale.

Il diritto comunitario osta altresì ad una legislazione nazionale che limiti la sussistenza di tale responsabilità ai soli casi di dolo o colpa grave del giudice, ove una tale limitazione conducesse ad escludere la sussistenza della responsabilità dello Stato membro interessato in altri casi in cui sia stata commessa una violazione manifesta del diritto vigente, quale precisata ai punti 53-56 della sentenza 30 settembre 2003, causa C-224/01, Köbler [Racc. pag. I-10239].»

- 15 In seguito a tale pronuncia, il giudice del rinvio, con sentenza in data 27 febbraio 2009, ha constatato «la sussistenza dell'illecito commesso dallo Stato Giudice» ed ha ordinato, con separata ordinanza, la prosecuzione del giudizio ai fini della decisione sulla domanda di risarcimento dei danni derivanti da tale illecito. È a tale stadio della procedura che il detto giudice, interrogandosi in merito all'interpretazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato, ha proceduto ad un nuovo rinvio alla Corte.
- 16 A sostegno della propria domanda di pronuncia pregiudiziale, il giudice del rinvio segnala di non poter rinvenire nella normativa e nella giurisprudenza dell'Unione un'univoca risposta alla questione se il comportamento tenuto a suo tempo dalla Tirrenia, segnatamente in conseguenza delle sovvenzioni in questione, abbia falsato o meno il gioco della concorrenza nel mercato comune. Sebbene la Corte suprema di cassazione, nella sua sentenza 19 aprile 2000, abbia escluso tale possibilità per il fatto che le dette sovvenzioni andavano a beneficio di un'attività di cabotaggio, esercitata all'interno di un unico Stato membro, il giudice nazionale reputa nondimeno che si ponga la questione della compatibilità della legge n. 684, e in particolare dell'art. 19 della medesima, con gli artt. 86 CE - 88 CE.
- 17 Da un lato, il giudice del rinvio si interroga sulla legittimità di aiuti di Stato, concessi a titolo di acconti, in assenza di criteri precisi e stringenti tali da evitare che la corresponsione dell'aiuto possa falsare la concorrenza. Esso rileva che il versamento di simili aiuti potrebbe portare all'erogazione di sovvenzioni statali senza alcun previo riscontro sulla gestione economica dell'impresa beneficiaria, ciò che potrebbe indurre quest'ultima — forte di tali aiuti — ad agire sul mercato con politiche tali da eliminare i concorrenti. Il detto giudice fa presente che, alla luce delle constatazioni operate dalla Corte suprema di cassazione, risulta importante rispondere a tale questione tenendo conto del fatto che l'impresa beneficiaria degli aiuti controversi era tenuta ad applicare tariffe imposte dall'Autorità amministrativa.

18 Dall'altro lato, il giudice del rinvio afferma che, alla luce della sentenza 24 luglio 2003, causa C-280/00, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg* (Racc. pag. I-7747), e tenuto conto delle rotte servite dalla Tirrenia che possono rilevare ai fini della soluzione della causa principale — ossia le tratte Genova-Cagliari e Genova-Porto Torres — nonché dell'ubicazione di tali località nell'ambito del territorio dell'Unione europea, può effettivamente porsi un problema di distorsione della concorrenza a motivo dell'incidenza delle sovvenzioni de quibus sugli scambi tra Stati membri. Il detto giudice dichiara di rimettere alla Corte ogni valutazione in proposito.

19 Alla luce di ciò, il Tribunale di Genova ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se sia compatibile con i principi del diritto comunitario — in particolare con le norme di cui agli artt. 86 CE, 87 CE e 88 CE e di cui al Titolo V (ex IV) del Trattato — una normativa nazionale in tema di aiuti di Stato quale è quella contenuta nella legge n. 684 (...), segnatamente nell'art. 19, che prevede la possibile erogazione di aiuti di Stato — anche se solo in acconto — in assenza di convenzioni e senza la previa enunciazione di criteri precisi e stringenti tali da evitare che la corresponsione dell'aiuto possa comportare effetti distorsivi sulla concorrenza, e se al riguardo possa rilevare il fatto che il beneficiario deve applicare tariffe imposte dall'Autorità amministrativa».

Sulla questione pregiudiziale

Quanto all'oggetto, alla formulazione ed alla ricevibilità della questione sollevata

- 20 Risulta dalla decisione di rinvio che il Tribunale di Genova ha già statuito, nella causa principale, sulla responsabilità dello Stato italiano derivante dalla mancata presentazione, da parte della Corte suprema di cassazione, di una domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte ai sensi dell'art. 234, terzo comma, CE; a questo proposito, il detto giudice ha riconosciuto l'esistenza, in primo luogo, di una norma giuridica preordinata a conferire diritti ai singoli, in secondo luogo, di una violazione sufficientemente qualificata di tale norma giuridica e, in terzo luogo, di un nesso causale diretto tra la violazione dell'obbligo incombente allo Stato e il danno asserito, consistente in una perdita di chance per la TDM di veder accolta la propria domanda contro la Tirrenia. In tale contesto, il Tribunale di Genova sembra del pari aver ammesso, riferendosi alla sentenza 11 luglio 1996, causa C-39/94, SFEI e a. (Racc. pag. I-3547), la possibilità di riconoscere, in base al proprio diritto nazionale, la responsabilità extracontrattuale del beneficiario di un aiuto di Stato illegittimamente corrisposto.
- 21 Tuttavia, il giudice del rinvio, prima di statuire sulla domanda di risarcimento del danno lamentato dalla TDM, interroga la Corte in merito alla compatibilità con il diritto dell'Unione di una normativa nazionale quale quella contenuta nella legge n. 684, e segnatamente nell'art. 19 di quest'ultima. Inoltre, come risulta non già dalla questione sollevata bensì dalle motivazioni della decisione di rinvio quali esposte ai punti 16 e 18 della presente sentenza, il giudice nazionale si chiede, in sostanza, se le sovvenzioni controverse nella causa principale abbiano inciso sugli scambi tra gli Stati membri e causato distorsioni della concorrenza, e rimette alla Corte ogni valutazione sul punto.

- 22 Tenuto conto della formulazione del quesito e degli interrogativi sollevati dal giudice del rinvio, occorre ricordare, in primo luogo, che la Corte non è competente a statuire sulla compatibilità di una misura nazionale con il diritto dell'Unione (v., in particolare, sentenza 26 gennaio 2010, causa C-118/08, *Transportes Urbanos y Servicios Generales*, Racc. pag. I-635, punto 23 e giurisprudenza ivi citata). La Corte non può neppure pronunciarsi sulla compatibilità di un aiuto di Stato o di un regime di aiuti con il mercato comune, in quanto tale valutazione rientra nella competenza esclusiva della Commissione europea, che opera sotto il controllo del giudice comunitario (v. sentenza 23 marzo 2006, causa C-237/04, *Enirisorse*, Racc. pag. I-2843, punto 23). La Corte, poi, non è competente a valutare i fatti della causa principale o ad applicare a provvedimenti o a situazioni nazionali le norme dell'Unione di cui essa ha fornito l'interpretazione, dato che tali questioni rientrano nella competenza esclusiva del giudice nazionale (v. sentenza 30 marzo 2006, causa C-451/03, *Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti*, Racc. pag. I-2941, punto 69 e giurisprudenza ivi citata).
- 23 Ne consegue che, nel caso di specie, la Corte non è competente a pronunciarsi sulla compatibilità della legge n. 684 con il diritto dell'Unione ovvero sulla compatibilità delle sovvenzioni controverse nella causa principale con il mercato comune, né a valutare i fatti oggetto della causa principale al fine di stabilire se tali sovvenzioni abbiano inciso sugli scambi tra gli Stati membri e abbiano falsato o minacciato di falsare la concorrenza.
- 24 Tuttavia, la Corte è competente a fornire al giudice del rinvio tutti gli elementi di interpretazione attinenti al diritto dell'Unione che possano consentire al detto giudice di pronunciarsi sulla compatibilità di una misura nazionale con tale diritto, ai fini della soluzione della controversia portata alla sua cognizione (v. citate sentenze *Enirisorse*, punto 24, e *Transportes Urbanos y Servicios Generales*, punto 23). In materia di aiuti statali, la Corte può in particolare fornire al giudice del rinvio gli elementi di interpretazione che gli consentano di stabilire se una misura nazionale possa essere qualificata come aiuto di Stato ai sensi del diritto dell'Unione (v. in tal senso, in particolare, sentenze 22 novembre 2001, causa C-53/00, *Ferring*, Racc. pag. I-9067, punto 29;

Enirisorse, cit., punti 25 e 51; Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti, cit., punti 54 e 72; 17 luglio 2008, causa C-206/06, Essent Netwerk Noord e a., Racc. pag. I-5497, punto 96, e 5 marzo 2009, causa C-222/07, UTECA, Racc. pag. I-1407, punti 41 e 47).

- 25 In secondo luogo, occorre constatare che, sebbene il giudice del rinvio sembri aver già concluso che le sovvenzioni controverse nella causa principale costituiscono aiuti di Stato, le questioni da esso sollevate, quali illustrate ai punti 16-18 della presente sentenza, si riferiscono — come si constaterà in sede di esame del merito della domanda proposta — ai presupposti stessi per l'esistenza di un aiuto di Stato ai sensi del diritto dell'Unione.
- 26 Per contro, considerato che la Commissione suggerisce di fornire al giudice del rinvio precisazioni riguardanti, da un lato, la nozione di aiuto nuovo soggetto all'obbligo di previa notifica e, dall'altro, la responsabilità del beneficiario di un aiuto illegittimo, occorre constatare come i quesiti del giudice del rinvio non vertano su tali questioni, che esso sembra aver risolto almeno in parte. Del resto, il detto giudice non fornisce gli elementi di fatto e di diritto necessari per l'esame di tali questioni.
- 27 Alla luce di quanto sopra esposto, la questione sollevata deve ritenersi intesa a stabilire se il diritto dell'Unione debba essere interpretato nel senso che sovvenzioni corrisposte nelle circostanze proprie della causa principale, in virtù di una normativa nazionale che prevede il versamento di acconti prima dell'approvazione di una convenzione, possono costituire aiuti di Stato.
- 28 Secondo il governo italiano, tale questione è priva di rilevanza e deve, per tale motivo, essere dichiarata irricevibile. Il detto governo sostiene infatti che la questione della qualificabilità come aiuti di Stato delle sovvenzioni controverse nella causa principale non si pone, in quanto queste ultime riguardano il periodo che va dal 1976 al 1980, ossia un periodo nel quale il mercato del cabotaggio non era ancora liberalizzato.

- 29 A questo proposito, occorre ricordare che la presunzione di rilevanza inerente alle questioni poste in via pregiudiziale dai giudici nazionali può essere esclusa soltanto in casi eccezionali, in particolare qualora risulti manifestamente che l'interpretazione delle disposizioni del diritto dell'Unione richiesta non ha alcun nesso con la realtà effettiva o l'oggetto della causa principale, oppure qualora il problema sia di natura ipotetica (v., in particolare, sentenze 4 ottobre 2007, causa C-429/05, Rampion e Godard, Racc. pag. I-8017, punti 23 e 24, e 11 dicembre 2008, causa C-387/07, MI.VER e Antonelli, Racc. pag. I-9597, punto 15 e giurisprudenza ivi citata).
- 30 Orbene, è gioco forza constatare che la questione della qualificazione delle sovvenzioni controverse nella causa principale non è priva di nesso con l'oggetto della lite in corso tra la TDM e lo Stato italiano, e che essa non configura un problema a carattere ipotetico, in quanto al giudice del rinvio importa, per risolvere tale lite, stabilire se la Tirrenia abbia beneficiato di aiuti di Stato. Pertanto, la questione sollevata, così come riformulata, è ricevibile.

Sulla questione pregiudiziale

- 31 Occorre ricordare che, secondo una costante giurisprudenza, la qualificazione come aiuto esige che siano interamente soddisfatte le seguenti condizioni. Anzitutto, deve trattarsi di un intervento dello Stato o effettuato mediante risorse statali. In secondo luogo, tale intervento deve essere idoneo ad incidere sugli scambi fra Stati membri. In terzo luogo, esso deve concedere un vantaggio al suo beneficiario. In quarto luogo, deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza (v. in tal senso, in particolare, sentenze 21 marzo 1990, causa C-142/87, Belgio/Commissione, cosiddetta «Tubemeuse», Racc. pag. I-959, punto 25; Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg,

cit., punti 74 e 75; Enirisorse, cit., punti 38 e 39; Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti, cit., punti 55 e 56; 1° luglio 2008, cause riunite C-341/06 P e C-342/06 P, Chronopost/UFEX e a., Racc. pag. I-4777, punti 121 e 122; Essent Netwerk Noord e a., cit., punti 63 e 64, e UTECA, cit., punto 42).

- ³² Nel caso di specie, la prima delle citate condizioni non è oggetto della questione sollevata e non si presta a controversia, in quanto le sovvenzioni di cui si discute nella causa principale sono state versate in applicazione della legge n. 684 ed il loro onere è stato sopportato — come risulta in particolare dagli artt. 18 e 19 di tale legge — dal bilancio dello Stato.
- ³³ Tenuto conto delle motivazioni della decisione di rinvio, quali ricordate ai punti 16-18 della presente sentenza, è opportuno esaminare anzitutto la terza condizione, e poi, congiuntamente, la seconda e la quarta.

Quanto al vantaggio concesso all'impresa beneficiaria

- ³⁴ Sono reputati aiuti gli interventi che, sotto qualsiasi forma, sono atti a favorire direttamente o indirettamente determinate imprese o che devono essere considerati come un vantaggio economico che l'impresa beneficiaria non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato (v. citate sentenze SFEI e a., punto 60; Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, punto 84; Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti, punto 59, ed Essent Netwerk Noord e a., punto 79).

- 35 Per contro, un intervento statale non costituisce un aiuto di Stato ai sensi del diritto dell'Unione nella misura in cui esso debba essere considerato come una compensazione costituente la contropartita delle 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 (v. citate sentenze Ferring, punti 23 e 25, e Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, punto 87, pronunciate in risposta a questioni pregiudiziali sollevate precedentemente alla sentenza della Corte suprema di cassazione 19 aprile 2000 controversa nella causa principale, nonché Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti, punto 60, ed Essent Netwerk Noord e a., punto 80).
- 36 Tuttavia, affinché, in un caso concreto, una siffatta compensazione possa sottrarsi alla qualifica di aiuto di Stato, devono ricorrere taluni presupposti (citate sentenze Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, punto 88; Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti, punto 61, ed Essent Netwerk Noord e a., punto 81).
- 37 In primo luogo, l'impresa beneficiaria di una siffatta compensazione deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e tali obblighi devono essere definiti in modo chiaro (citate sentenze Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, punto 89; Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti, punto 62, ed Essent Netwerk Noord e a., punto 82).
- 38 In secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti (citate sentenze Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, punto 90; Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti, punto 64, ed Essent Netwerk Noord e a., punto 83).

- 39 In terzo luogo, la compensazione non può 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 tale adempimento (citare sentenze *Altmark Trans* e *Regierungspräsidium Magdeburg*, punto 92; *Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti*, punto 66, ed *Essent Netwerk Noord e a.*, punto 84).
- 40 In quarto luogo, la compensazione deve essere determinata sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi necessari per poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico stabilite, avrebbe dovuto sopportare per adempiere gli obblighi in questione, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per tale adempimento (citare sentenze *Altmark Trans* e *Regierungspräsidium Magdeburg*, punto 93; *Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti*, punto 67, ed *Essent Netwerk Noord e a.*, punto 85).
- 41 Nel caso di specie, dagli artt. 8 e 9 della legge n. 684 risulta che le sovvenzioni controverse nella causa principale erano destinate alla prestazione di servizi di collegamento con le isole italiane maggiori e minori, i quali dovevano assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate e, in particolare, del Mezzogiorno. Le convenzioni stipulate con le imprese beneficiarie di tali sovvenzioni dovevano prevedere obblighi riguardanti i collegamenti da garantire, la frequenza di tali collegamenti e i tipi di nave da destinare a ciascuno di questi. Ne consegue che le imprese beneficiarie erano incaricate dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico.
- 42 L'art. 7 della legge n. 684 dispone inoltre che le sovvenzioni debbono assicurare la gestione dei servizi in condizioni di equilibrio economico e che esse saranno previamente determinate sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti e delle spese di esercizio, ivi inclusi i costi di organizzazione e gli oneri finanziari.

- 43 Tuttavia, il giudice del rinvio rileva, nella sua decisione, che soltanto con il decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 501, sono state individuate le componenti economiche della gestione di cui tenere conto nelle convenzioni da stipulare ai sensi della legge n. 684, e che soltanto nel mese di luglio 1991 lo Stato italiano e ciascuna delle imprese del gruppo Tirrenia hanno stipulato tali convenzioni, per una durata di vent'anni, con decorrenza di applicazione dal 1° gennaio 1989. Durante tutto il periodo in questione nella causa principale, ossia dal 1976 al 1980, e fino all'approvazione di tali convenzioni, le sovvenzioni di cui si discute nel giudizio a quo sono state versate a titolo di acconti a norma dell'art. 19 della legge n. 684.
- 44 Ne consegue che, in assenza di tali convenzioni, le sovvenzioni in questione nella causa principale sono state versate durante tutto il periodo suddetto senza che fossero chiaramente definiti gli obblighi di servizio pubblico posti a carico delle imprese beneficiarie, senza che fossero previamente stabiliti, in modo obiettivo e trasparente, i parametri sulla base dei quali era calcolata la compensazione di tali obblighi, e senza garantire che tale compensazione non eccedesse quanto necessario per coprire i costi originati dall'adempimento degli obblighi suddetti. Non soddisfacendo neppure la quarta condizione menzionata al punto 40 della presente sentenza, le suddette convenzioni non integrano dunque alcuno dei presupposti necessari affinché una compensazione per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico possa sottrarsi, a motivo dell'assenza di un vantaggio concesso all'impresa interessata, alla qualifica di aiuto di Stato ai sensi del diritto dell'Unione.
- 45 Al riguardo è privo di rilevanza il fatto che le citate sovvenzioni siano state versate a titolo di acconti, in attesa dell'approvazione di convenzioni peraltro concluse ed entrate in vigore soltanto molti anni più tardi. Infatti, tale circostanza non fa venir meno il vantaggio concesso all'impresa beneficiaria, né gli effetti che questo può produrre sulla concorrenza qualora non siano soddisfatte tutte le condizioni sopra menzionate.
- 46 Allo stesso modo, resta ininfluyente il fatto che l'autorità amministrativa avesse imposto delle tariffe all'impresa beneficiaria delle sovvenzioni in questione nella causa principale. Infatti, se pure, alla luce delle condizioni sopra menzionate, l'esistenza di simili tariffe è importante per valutare i costi originati dall'esecuzione degli obblighi

di servizio pubblico tenendo conto dei relativi introiti, essa però non influisce in alcun modo sull'esistenza del vantaggio concesso all'impresa beneficiaria una volta che consti il mancato soddisfacimento di tutte le condizioni sopra citate.

Quanto al pregiudizio arrecato agli scambi tra Stati membri ed al rischio di distorsione della concorrenza

⁴⁷ Come chiarito ai punti 16 e 18 della presente sentenza, il giudice del rinvio ritiene che nella causa principale si ponga la questione del pregiudizio arrecato agli scambi tra Stati membri e della distorsione della concorrenza.

⁴⁸ Il governo italiano è di parere contrario, sostenendo che, all'epoca in questione, il mercato del cabotaggio non era liberalizzato, dato che tale liberalizzazione sarebbe intervenuta soltanto a seguito del regolamento (CEE) del Consiglio 7 dicembre 1992, n. 3577, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364, pag. 7), e più precisamente, per quanto riguarda il cabotaggio con le isole del Mediterraneo, a far data dal 1° gennaio 1999. All'udienza, il detto governo ha fatto presente che nessun operatore di un altro Stato membro operava sulle linee interne in cui era presente la Tirrenia nel corso degli anni 1976-1980, mentre la TDM ha riferito della presenza su tali linee di una società nata dalla fusione di una società italiana con una società spagnola.

⁴⁹ A questo proposito, occorre rilevare che il fatto che l'abolizione delle restrizioni alla libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo all'interno degli Stati membri sia posteriore al periodo che viene in questione nella causa principale non esclude

necessariamente che le sovvenzioni di cui trattasi fossero idonee ad incidere sugli scambi tra Stati membri ed abbiano falsato o minacciato di falsare la concorrenza.

- 50 Infatti, da un lato, non può escludersi che la Tirrenia fosse — così come sostiene la TDM — in concorrenza con imprese di altri Stati membri sulle linee interne di cui trattasi, ciò che spetta al giudice del rinvio verificare. Dall'altro lato, non si può neppure escludere che la Tirrenia si trovasse in una situazione di concorrenza con simili imprese su linee internazionali e che, mancando una contabilità separata per le sue diverse attività, vi sia stato un rischio di sovvenzioni incrociate, vale a dire, nella fattispecie, un rischio che gli introiti ricavati dalla sua attività di cabotaggio beneficiante delle sovvenzioni controverse nel giudizio a quo siano stati utilizzati a vantaggio di attività da essa svolte sulle dette linee internazionali, ciò che pure spetta al giudice del rinvio verificare.
- 51 Spetta comunque al giudice del rinvio valutare, alla luce di tali indicazioni e tenuto conto delle circostanze di fatto della causa principale, se le sovvenzioni di cui trattasi nel giudizio nazionale fossero idonee ad incidere sugli scambi tra Stati membri e se esse abbiano falsato o minacciato di falsare la concorrenza.
- 52 Sulla scorta di tutte queste considerazioni, occorre risolvere la questione sollevata dichiarando che il diritto dell'Unione deve essere interpretato nel senso che sovvenzioni corrisposte nelle circostanze proprie della causa principale, in virtù di una normativa nazionale che prevede il versamento di acconti prima dell'approvazione di una convenzione, costituiscono aiuti di Stato qualora siano idonee ad incidere sugli scambi tra Stati membri e falsino o minaccino di falsare la concorrenza, ciò che spetta al giudice nazionale verificare.

Sulle spese

- 53 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 (Quarta Sezione) dichiara:

Il diritto dell'Unione deve essere interpretato nel senso che sovvenzioni corrisposte nelle circostanze proprie della causa principale, in virtù di una normativa nazionale che prevede il versamento di acconti prima dell'approvazione di una convenzione, costituiscono aiuti di Stato qualora siano idonee ad incidere sugli scambi tra Stati membri e falsino o minaccino di falsare la concorrenza, ciò che spetta al giudice nazionale verificare.

Firme