La Corte di giustizia UE ha dichiarato che la normativa europea in materia di servizi pubblici di trasporto [Regolamento (CE) n. 1370/2007] deve essere interpretata nel senso che, in seguito alla c.d. pre-informazione circa l'intenzione di affidare il servizio, non scattano a carico della amministrazione aggiudicatrice, in caso di manifestazioni di interesse, né ulteriori doveri di più specifiche informazioni né l'obbligo di procedere ad una valutazione comparativa

Corte di giustizia dell'Unione europea, sezione X, sentenza 24 ottobre 2019, C–515/18, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*

Servizi pubblici – Trasporto per ferrovia – Affidamento diretto – Obbligo di pre-informazione – Limiti – Esclusione obbligo valutazione comparativa

L'articolo 7, paragrafi 2 e 4, del 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, deve essere interpretato nel senso che le autorità nazionali competenti che intendano procedere all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono tenute, da un lato, a pubblicare o comunicare agli operatori economici potenzialmente interessati tutte le informazioni necessarie affinché essi siano in grado di predisporre un'offerta sufficientemente dettagliata e idonea a costituire oggetto di una valutazione comparativa e, dall'altro, ad effettuare una siffatta valutazione comparativa (1).

(1) I. – Secondo la Corte di giustizia UE il Regolamento (CE) n. 1370/2007, in materia di servizi pubblici di trasporto, deve essere interpretato nel senso che, una volta che l'amministrazione ha comunicato l'intenzione di procedere alla aggiudicazione diretta (senza gara) del servizio di trasporto ferroviario nei confronti di un determinato soggetto (c.d. pre-informazione), eventuali manifestazioni di interesse ad aggiudicarsi il servizio stesso da parte di altri operatori del settore non comportano né l'obbligo di fornire a questi ultimi più estese ed approfondite informazioni (onde consentire la formulazione di una offerta seria e ragionevole) né l'obbligo di procedere ad una valutazione comparativa di tali offerte con quella del soggetto a suo tempo già individuato per l'affidamento in forma diretta.

II. – La questione pregiudiziale era stata sollevata dal T.a.r. per la Sardegna, sez. I, ordinanza 25 luglio 2018, n. 682 (oggetto della News US in data 6 agosto 2018 ed alla quale si rinvia per ogni ulteriore approfondimento in dottrina ed in giurisprudenza) ed era sorta nell'ambito

di un contenzioso avviato dalla Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) ai sensi dell'art. 21-*bis* della legge n. 287 del 1990. Più in particolare:

a) la Regione Sardegna, nel giugno 2017, aveva disposto l'affidamento diretto del servizio di trasporto ferroviario regionale, per la durata di anni 12, in favore dell'operatore c.d. *incumbent* (quello ossia che da sempre aveva svolto questo tipo di servizio);
b) tale affidamento era stato preceduto da un avviso di pre-informazione al mercato, pubblicato nel dicembre 2015, a seguito del quale erano pervenute all'amministrazione tre manifestazioni di interesse (tra le quali anche quella del soggetto *incumbent*);
c) tuttavia la Regione, dopo aver negoziato unicamente con quest'ultimo un contratto di servizio ritenuto conforme ai propri obiettivi, aveva proceduto con il conseguente affidamento diretto, dunque senza prima procedere all'apertura di un confronto competitivo con le offerte provenienti dagli altri due operatori economici che avevano manifestato interesse;
d) l'affidamento era stato allora impugnato dinanzi al T.a.r. per la Sardegna dall'AGCM (cui era pervenuta una segnalazione dell'accaduto), nell'esercizio della sua speciale potestà di ricorso giurisdizionale prevista dall'art. 21-*bis* della legge n. 287 del 1990 contro le violazioni delle norme a tutela della concorrenza e del mercato;
e) il T.a.r. per la Sardegna ricostruiva innanzitutto il quadro normativo comunitario e nazionale in base al quale:
    e1) il Regolamento CE n. 1370 del 2007 consente l'aggiudicazione in via diretta, ossia senza gara, del trasporto pubblico ferroviario;
    e2) lo stesso Regolamento stabilisce comunque, al riguardo, l'obbligo di c.d. pre-informazione prima di procedere alla suddetta aggiudicazione diretta. Dunque un anno prima dell'affidamento debbono essere pubblicate alcune informazioni di carattere minimo tra cui *"il tipo di aggiudicazione previsto"* ed i *"servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione*";
    e3) il considerando n. 29 del suddetto regolamento comunitario prevede *in subiecta materia* che *"le autorità competenti dovrebbero adottare le necessarie misure per pubblicizzare, con almeno un anno di anticipo, il fatto che intendono aggiudicare tali contratti così da consentire ai potenziali operatori del servizio pubblico di attivarsi"*;
    e4) il successivo considerando n. 30 che *"I contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente dovrebbero essere soggetti a una maggiore trasparenza"*;

e5) quanto alla normativa interna, l'art. 61 della legge n. 99 del 2009 consente alle autorità competenti di avvalersi delle norme del Regolamento CE n. 1370 del 2007;

e6) le norme del d.lgs. n. 50 del 2016: per un verso escludono il settore del trasporto pubblico ferroviario di passeggeri dall'applicazione del nuovo codice sugli appalti (così l'art. 17, comma 1, lett. *i*); per altro verso fanno comunque salvi, per i settori esclusi, l'applicazione dei "*principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica*" (così l'art. 4 del d.lgs. n. 50 del 2016);

f) alla luce del quadro normativo così tracciato, il T.a.r. per la Sardegna riteneva dunque che alle richiamate norme di cui all'art. 7 del Regolamento CE n. 1370 del 2007 avrebbe dovuto essere attribuito "*il significato più ampio, sia quanto agli obblighi di informazione al mercato, gravanti sull'autorità competente che intenda procedere all'affidamento diretto, che dovrebbero consentire a tutti gli operatori potenzialmente interessati alla gestione del servizio di formulare un'offerta seria e ragionevole; sia quanto agli obblighi di motivazione della scelta dell'affidatario diretto, che dovrebbe includere anche la valutazione comparativa nel caso in cui l'autorità, dopo la pubblicazione dell'avviso di pre-informazione di cui all'art. 7 del regolamento (CE), riceva una pluralità di proposte di gestione del servizio*".

III. – Con la sentenza in rassegna la Corte di giustizia, dopo aver analizzato la normativa interna ed europea, ha in particolare osservato che:

g) sulla base di una interpretazione letterale è da escludere che la normativa comunitaria sopra richiamata abbia previsto un regime di pubblicità nonché una valutazione comparativa in termini sostanzialmente analoghi a quelli stabiliti per le procedure di gara più in generale;

h) il legislatore comunitario ha invece inteso stabilire una netta distinzione tra la aggiudicazione diretta consentita per i servizi di trasporto pubblico passeggeri su ferrovia e la aggiudicazione mediante gara prevista più in generale per altri settori (specie in relazione al trasporto pubblico locale, t.p.l.). Tanto risulta particolarmente evidente da un esame dei lavori preparatori del suddetto regolamento (interpretazione logica) in base ai quali si ricava che - pur a fronte di una specifica proposta della Commissione UE diretta ad aprire maggiormente tale specifico settore (trasporto ferroviario) alla concorrenza e dunque ad un certo confronto competitivo - Parlamento europeo e Consiglio UE hanno invece optato per la assenza di un obbligo in tal senso in capo alle competenti autorità nazionali;

i) pertanto le suddette autorità: né hanno il dovere di fornire maggiori informazioni dirette, in quanto tali, a consentire alle imprese interessate di formulare offerte maggiormente consapevoli; né debbono necessariamente innescare, pur a fronte di determinate manifestazioni di interesse sorte in seguito alla predetta pre-informazione, una qualsivoglia procedura di valutazione comparativa tra l'*incumbent* (soggetto già affidatario del servizio) ed altre imprese eventualmente interessate. Sembra dunque che le disposizioni comunitarie che impongono taluni obblighi di pre-informazione siano dirette a prefigurare una posizione di vantaggio per le sole autorità competenti, le quali hanno la piena facoltà di avviare se del caso un certo confronto competitivo e non anche per le imprese, le quali non possono pretendere che un simile confronto possa parimenti innescarsi.

IV. – Per completezza si segnala che:

j) sulla molteplici questioni riguardanti la applicazione del Regolamento (CE) n. 1370/2007 si veda:

j1) in merito all'ambito temporale dell'affidamento di t.p.l. passeggeri, diretto ed *extra moenia*:

- Corte di giustizia UE, 8 maggio 2019, C-253/18, secondo cui *"L'art. 5, par. 2, 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, deve essere interpretato nel senso che esso non si applica all'aggiudicazione diretta di contratti aventi ad oggetto servizi di trasporto pubblico con autobus che non assumono la forma di contratti di concessione, ai sensi direttiva 2014/23/Ue del parlamento europeo e del consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione"*;
- Corte di giustizia UE, sezione IV, sentenza 21 marzo 2019, C-350/17, C-351/17– *Mobit, Autolinee Toscane s.p.a.* (oggetto della News US n. 38 del 9 aprile 2019 ed alla quale si rinvia per ogni approfondimento in dottrina e in giurisprudenza), secondo cui l'articolo 5 del regolamento CE n. 1370/2007 (specie per quanto concerne il divieto per un operatore interno, di partecipare a gare *extra moenia*) non è applicabile a un procedimento di aggiudicazione svoltosi prima del 3 dicembre 2019;

j2) circa l'obbligo di pubblicazione di un avviso di pre-informazione (art. 7, par. 2, Regolamento CE n. 1370/2007):

- Corte di giustizia UE, 20 settembre 2018, C-518/17, *Rudigier*, (in *Foro amm.*, 2018, 1424), secondo cui *"L'art. 7, par. 2, regolamento (Ce) n. 1370/2007 del parlamento europeo e del consiglio 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, deve essere interpretato nel senso che: l'obbligo di preinformazione da esso previsto si applica ad appalti di servizi pubblici di trasporto con autobus che sono, in linea di principio, aggiudicati conformemente alle procedure previste dalla direttiva 2014/24/Ue del parlamento europeo e del consiglio 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/Ce, o dalla direttiva 2014/25/Ue del parlamento europeo e del consiglio 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/Ce; la violazione di tale obbligo di preinformazione non comporta l'annullamento della gara d'appalto di cui trattasi purché i principi di equivalenza, di effettività e di parità di trattamento siano rispettati, circostanze che spetta al giudice del rinvio verificare";

- T.a.r. per il Piemonte, sez. II, sentenza 14 febbraio 2018, n. 219, il quale ha osservato che tale previsione "*è sintomatic*[a] *della valutazione dell'Unione Europea circa la delicatezza del settore del trasporto pubblico che, pur rappresentando un servizio di interesse economico generale (il che legittima, tra l'altro, diritti di esclusiva e compensazioni), per anni è stato dominato da operatori pubblici o monopolisti, con effetti di inefficienza (quali il divario tra costi di produzione e traffico) che l'Unione ha inteso superare anche grazie alla graduale apertura alla concorrenza. Il trasporto ferroviario, in ragione del dirimente uso di infrastrutture rilevanti, presenta profili di monopolio naturale; inoltre, in generale, la concorrenza nei trasporti pubblici è principalmente una concorrenza 'per il mercato' che si esplica nel solo momento dell'affidamento, posto che il servizio sarà per lo più poi gestito dall'unico operatore affidatario per lunghi periodi*"; nella fattispecie il T.a.r. è pervenuto all'annullamento di un avviso di pre-informazione (in quel caso prodromico, secondo le intenzioni dell'amministrazione, allo svolgimento di una gara aperta e non di un affidamento diretto) nel quale erano stati accorpati sia il servizio di trasporto su ferro sia quello di trasporto su gomma: abbinamento che, però, a giudizio del T.a.r., non era stato adeguatamente giustificato e che presentava, quindi, "*un elevato rischio anticoncorrenziale*", tale da poter tagliare fuori le offerte di piccole o medie imprese;

j3) sugli affidamenti diretti del servizio di trasporto pubblico locale: Cons. Stato, sez. V, ordinanza 16 luglio 2018, n. 4303 (oggetto della News US in data 30 luglio 2018, cui si rinvia per approfondimenti di dottrina e di

giurisprudenza), il quale ha rimesso alla Corte di giustizia UE un'ulteriore questione pregiudiziale relativa all'affidamento diretto del trasporto pubblico locale nelle ipotesi c.d. *de minimis*, chiedendole di chiarire la nozione di "*divieto posto dalla legislazione nazionale*" contemplato dall'art. 5, par. n. 4, del Regolamento (norma che, analogamente a quanto previsto per i trasporti ferroviari dal par. n. 6, consente l'affidamento diretto dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale, nelle richiamate ipotesi *de minimis*, per l'appunto, "*a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale*"): secondo il Consiglio di Stato, questa disposizione non chiarisce se il divieto di affidamento diretto, che discenda da una previsione nazionale, debba essere esplicito (debba, cioè, risultare da una specifica ed espressa clausola di divieto contenuta nella legge nazionale) oppure possa essere anche desunto, implicitamente, dalla circostanza che la legge nazionale, pur senza imporre a chiare lettere un simile divieto, si limiti a stabilire la regola generale della gara pubblica per l'affidamento del servizio (in relazione a tale causa pregiudiziale, la Corte di giustizia ha chiesto alcuni chiarimenti alla sezione rimettente che sono stati forniti con l'ordinanza 18 febbraio 2019, n. 1114);

j4) in merito alla nozione di "operatore interno": T.a.r. per il Lazio – Latina, ordinanza 14 maggio 2018, n. 255 (oggetto della News US in data 21 maggio 2018 ai cui approfondimenti di dottrina e di giurisprudenza si rinvia) ha sollevato alla Corte di giustizia UE altre questioni pregiudiziali afferenti alla materia del trasporto pubblico locale ed al Regolamento CE n. 1370 del 2007, con riguardo, in particolare, alla disciplina di cui all'art. 54, par. n. 2, del Regolamento, relativamente alla nozione di "*operatore interno*" (per la quale il T.a.r. ha richiamato l'"*eventuale analogia di* ratio *con la giurisprudenza formatasi sull'istituto dell'*in house providing") ed ai presupposti e limiti applicativi della disciplina euro-unitaria del servizio pubblico di trasporto di passeggeri. Si tratta di questioni, tra l'altro, sovrapponibili ai quesiti interpretativi che, già in precedenza, erano stati rimessi alla Corte di giustizia da Consiglio di Stato, sez. V, ordinanze, 29 maggio 2017, nn. 2554 e 2555 (in *Foro amm.*, 2017, 1047, in *Appalti & Contratti*, 2017, fasc. 6, 66, nonché oggetto della News US, in data 1 giugno 2017, cui si rinvia per ulteriori approfondimenti giurisprudenziali) ed ai quali ha fornito una risposta non di merito Corte di giustizia, 21 marzo 2019 cit.; la medesima risposta non di merito, all'esito di una spericolata operazione di riqualificazione esegetica, è stata fornita dalla Corte di giustizia ai quesiti sottoposti dal T.a.r. per il Lazio – Latina, con l'ordinanza della X sezione 20

giugno 2019, C-322/18 (tutta basata sul richiamo alla sentenza sez. IV, 21 marzo 2019, cit.);

j5) più in particolare, sulla possibilità di affidamento diretto del servizio di trasporto passeggeri, a norma del Regolamento (CE) n. 1370 del 2007, si veda in dottrina L. SALTARI, *Anomalie di una segnalazione "normativa"- Il commento*, (in *Giorn. dir. amm.*, 2018, fasc. 2, 256 ss.), a commento della Segnalazione congiunta, del 25 ottobre 2017, dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato – A.G.C.M., dell'Autorità Nazionale Anticorruzione – A.N.A.C. e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti – A.R.T., riguardante le procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale (le quali, laddove consentite, a norma dell'art. 5, par. n. 6, del Regolamento n. 1370 del 2007, sono parimenti sottoposte alla clausola "*A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale*"). In tale segnalazione, come riferisce l'A., si raccomanda alle autorità competenti, quando decidono di procedere tramite affidamento diretto, di esternare una motivazione più estesa e completa rispetto a quella prevista in caso di attribuzione concorsuale (con procedura aperta, ristretta, competitiva con negoziazione o dialogo competitivo): si tratta di un obbligo di motivazione rinforzato che riguarda tanto la decisione sulla procedura (non competitiva), quanto la concreta scelta dell'affidatario, tanto più nelle ipotesi in cui, a seguito dell'avviso di pre-informazione (che, in caso di affidamento diretto, è richiesto dall'art. 7, par. n. 2, del Regolamento cit.), siano emerse manifestazioni d'interesse alternative ("*l'ente affidante deve giustificare, anzitutto, perché ritiene che gli obiettivi di servizio pubblico siano garantiti meglio in termini di efficacia ed efficienza da un affidamento diretto rispetto a una procedura aperta e come ciò superi il test di proporzionalità, e poi la scelta dell'affidatario, chiarendo, in particolare, come siano rispettati i principi di imparzialità e di parità di trattamento. Nel caso in cui siano state presentate manifestazioni d'interesse alternative, quindi, l'obbligo di motivazione deve comprendere anche le ragioni del preferire un gestore a un altro*"). Deve parimenti ricordarsi che, a norma dell'art. 7, par. n. 4, del Regolamento (CE) n. 1370 del 2007, l'autorità competente è tenuta a trasmettere la motivazione della propria decisione di aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico, quando ne sia richiesta da una parte interessata;

j6) in dottrina, più in generale, in tema di concessioni di servizi e di concessioni trasporto pubblico locale alla luce del Regolamento CE n. 1370 del 2007, si veda R. DE NICTOLIS, *I nuovi appalti pubblici*, Bologna, 2017, 2017 ss., e, con particolare riguardo alle concessioni di trasporto pubblico locale, 2095 ss.,

dove si ricorda che, per tali concessioni, l'art. 18, comma 1, lett. *a*, del d.lgs. n. 50 del 2016 esclude l'applicazione delle regole generali del nuovo codice appalti, trovando diretta applicazione il Regolamento (CE) n. 1370 del 2007. L'Autrice, peraltro (*ivi*, 2098 s.), dà conto anche dell'art. 4-*bis* del decreto-legge n. 78 del 2009, aggiunto dalla legge di conversione n. 102 del 2009, con cui il legislatore nazionale ha imposto l'obbligo di affidamento mediante gara di una percentuale minima di servizi di trasporto pubblico locale, ponendo così un limite alla possibilità (prevista, come detto, dall'art. 5, par. 2, del Regolamento CE n. 1370 del 2007) di affidamento diretto a società su cui l'autorità pubblica eserciti un controllo analogo: si tratta, evidentemente, di un caso esplicito di "divieto nazionale";

k) sugli appalti nei settori esclusi si veda Corte di giustizia UE, 28 febbraio 2019, C-388/17, *Konkurrensverket* (in *www.curia.europa.it*, 2019; *Rep. Foro it*., 2019, voce *Unione Europea e Consiglio d'Europa*, n. 390), secondo cui *"L'art. 5, par. 1, 2° comma, direttiva 2004/17/Ce del parlamento europeo e del consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali, deve essere interpretato nel senso che esiste una rete di servizi di trasporto ferroviario, ai sensi di tale disposizione, quando servizi di trasporto vengono messi a disposizione, in conformità ad una normativa nazionale che recepisce la direttiva 2012/34/Ue del parlamento europeo e del consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, su un'infrastruttura ferroviaria gestita da un'autorità nazionale che assegna le capacità di tale infrastruttura, anche se quest'ultima è tenuta a soddisfare le richieste delle imprese ferroviarie fino al raggiungimento dei limiti di dette capacità"*;

l) sugli adempimenti a carico delle imprese ferroviarie non onerate di obblighi di servizio pubblico si veda Cons. Stato, sez. IV, sentenza non definitiva 4 settembre 2018, n. 5185 (in *Foro amm.*, 2018, 1455), secondo cui "*È legittimo il d.m. 20 ottobre 2010, n. 203 che, ai fini di verificare se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia o meno compromesso da un servizio di trasporto passeggeri nazionale, prevede una formula matematica, in tal modo rimettendo la decisione ad esiti certi, oggettivi e verificabili"*;

m) sui rapporti fra servizio pubblico (ferroviario e non) e aiuti di stato, si veda la News US n. 38 del 9 aprile 2019, cit. (cui si rinvia per ogni opportuno approfondimento in dottrina e in giurisprudenza) all'interno della quale si opera una accurata disamina del quadro regolatorio eurounitario, della prassi della Commissione UE, della giurisprudenza comunitaria (con particolare riguardo alla sentenza *Altmark*: Corte Giustizia UE, 24 luglio 2003, C-280/2000), del c.d. "pacchetto Monti", nonché della relazione tra SIEG e aiuti di stato (sempre nella

giurisprudenza e nella dottrina, con una certa attenzione ai temi della compensazione e dell'onere della prova circa l'obiettivo legittimo perseguito dallo Stato). Ampi riferimenti vengono poi svolti, nell'ambito della stessa News, anche al rapporto tra le tematiche di cui sopra e i principi fondamentali sui quali si basa la Costituzione economica italiana che, auspicabilmente, dovrebbero fungere da contro limite alla incontrollata penetrazione del diritto europeo. Sulla materia degli aiuti di Stato nello specifico settore di riferimento (trasporto ferroviario) si veda, in ogni caso:

m1) Cons. Stato, sez. V, ordinanza 24 maggio 2018, n. 3123 (oggetto della News US, in data 30 maggio 2018 ed alla quale si rinvia per ulteriori approfondimenti), secondo cui, tra l'altro: "*Deve essere rimessa alla Corte di giustizia dell'Unione europea la questione pregiudiziale se una misura consistente nello stanziamento per legge di 70 mln di euro a favore di un operatore del settore del trasporto ferroviario, alle condizioni stabilite dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208 (art. 1, comma 867), come modificata dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, e il successivo trasferimento dello stesso ad altro operatore economico, senza gara e per un corrispettivo pari a zero, costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'art. 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea; in caso affermativo occorre stabilire se l'aiuto in questione sia comunque compatibile con il diritto dell'UE e quali siano le conseguenze della sua mancata notifica ai sensi dell'articolo 108 par. 3 del TFUE*". In tale causa (C-385/18) in data 29 luglio 2019 sono state presentate le conclusioni dell'Avvocato generale alquanto severe nei confronti dell'Italia. Non è di immediata evidenza l'esistenza di un aiuto di stato in ipotesi di trasferimento dell'*asset* aziendale di un operatore del settore ferroviario ad altro operatore economico dello stesso settore, senza gara e corrispettivo, e dello stanziamento per legge di 70 milioni di euro per rimuovere la situazione di grave squilibrio patrimoniale del soggetto ceduto, ha rimesso la relativa questione all'esame della Corte di giustizia UE;

m2) con riferimento alle compensazioni per le imprese che svolgono servizio pubblico (c.d. criterio della compensazione): Tribunale UE, 3 marzo 2016, T-15/14, *Simet* (in *Riv. it. dir. pubbl. comunitario*, 2016, 1611, con nota di CERUTI, nonché oggetto della News US, in data 7 marzo 2016), secondo cui "*in materia di aiuti di stato, la compensazione retroattiva di servizio pubblico, è incompatibile con il mercato interno se c'è il rischio di sovracompensazione, ovverosia qualora il metodo di calcolo della compensazione, anche per la mancanza di un'adeguata separazione della contabilità, non assicuri che la compensazione stessa non sia superiore ai costi effettivamente sostenuti dall'operatore per gli*

obblighi di servizio pubblico che egli ha assunto"; Corte di giustizia CE, 10 giugno 2010, C-140/09, *Fall. soc. traghetti del Mediterraneo* (in *Foro it.*, 2011, IV, 141, in *Dir. maritt.*, 2010, 491, con nota di GAMBINO, in *Dir. pubbl. comparato ed europeo*, 2010, 1574, con nota di PAGANO, in *Foro nap.*, 2012, 298, con nota di CAPORRINO, e in *Appalti & Contratti*, 2010, fasc. 7, 95), secondo cui "*il diritto dell'Unione europea deve essere interpretato nel senso che sovvenzioni versate ad un'impresa di trasporti marittimi investita di obblighi di servizio pubblico, 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*";

n) sulla disciplina dei contributi alle aziende di trasporto pubblico locale e sul fondo speciale per il trasporto pubblico si veda:

n1) Corte cost., 27 giugno 2018, n. 137 (in *Foro it.*, 2019, I, 1905, con nota di D'AURIA), secondo cui: *"E' incostituzionale l'art. 39 d.l. 24 aprile 2017 n. 50, convertito, con modificazioni, dalla l. 21 giugno 2017 n. 96, nella parte in cui prevede che, per il quadriennio 2017-2020, la quota del «fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario» spettante a ciascuna regione venga ridotta del «venti per cento», anziché «fino al venti per cento», in relazione all'entità della mancata erogazione, da parte della regione, a ciascuna provincia e città metropolitana del rispettivo territorio, delle risorse per l'esercizio delle funzioni loro conferite"*. Ed ancora che: *"Sono infondate le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 48, 4° e 6° comma, lett. a), d.l. 24 aprile 2017 n. 50, convertito, con modificazioni, dalla l. 21 giugno 2017 n. 96, a) in quanto tali disposizioni, aventi ad oggetto l'articolazione dei bacini di mobilità in più lotti (salvo eccezioni derivanti dalle specifiche caratteristiche del mercato e del territorio interessato) ai fini del loro affidamento in appalto, sono coerenti con ragioni di necessità e urgenza nella disciplina del trasporto pubblico locale, oltre che caratterizzate da omogeneità con le altre disposizioni del medesimo decreto; b) nella parte in cui priverebbe gli enti territoriali della possibilità di decidere come organizzare il servizio di trasporto e il livello ottimale della sua gestione e, richiedendo l'articolazione in più lotti delle gare di appalto per ciascun bacino di mobilità, non garantirebbe maggiore efficienza e concorrenza al servizio di trasporto regionale; c) in quanto la disciplina impugnata, riguardando un settore, qual è il trasporto pubblico locale, oggetto di potestà legislativa regionale, avrebbe dovuto essere emanata d'intesa con le regioni; d) in quanto il procedimento per la definizione delle deroghe alla regola della obbligatoria suddivisione dei bacini di mobilità in più lotti ai fini della gara, affidato in via*

esclusiva all'autorità di regolazione dei trasporti, non contempla alcun coinvolgimento delle regioni, in riferimento agli art. 77, 2° comma, e 117, 2° e 4° comma, Cost. e al principio di leale collaborazione". L'autore della nota mette in evidenza che, con la citata sentenza, è stata dichiarata *"illegittima, per violazione del principio di proporzionalità, la norma che fa dipendere, in maniera automatica, la riduzione del venti per cento della quota del fondo assegnata a ciascuna regione dal suo inadempimento all'obbligo di trasferire le risorse per l'esercizio delle funzioni non fondamentali, senza contemplare una valutazione di imputabilità o meno dell'inadempimento alla regione e, soprattutto, senza che l'ammontare della riduzione sia commisurato all'entità dei mancati trasferimenti dovuti a ciascuna provincia e città metropolitana"*;

n2) Corte cost., 19 aprile 2018, n. 78 (in *Foro it.*, 2019, I, 1908, con nota di D'AURIA), secondo cui *"È incostituzionale l'art. 1, comma 615, l. 11 dicembre 2016 n. 232 (bilancio di previsione dello Stato per il 2017), nella parte in cui non prevede alcuna forma di coinvolgimento decisionale delle regioni in relazione all'approvazione con decreto del presidente del consiglio dei ministri del «piano strategico nazionale della mobilità sostenibile» e all'emanazione del decreto del ministro dello sviluppo economico (di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze e con il ministro delle infrastrutture e dei trasporti) recante, in coerenza col piano, il programma degli interventi finalizzati al sostegno degli investimenti produttivi per la transizione verso forme di trasporto più moderne e sostenibili"*. L'autore della nota mette in evidenza che: nell'ipotesi in cui *"i criteri di erogazione o le modalità di gestione delle risorse statali da erogare alle regioni per interventi da effettuare in ambiti materiali di legislazione residuale o concorrente siano demandati dalla legge ad atti amministrativi, vale la regola generale … secondo la quale — ferma restando la legittimità del contributo finanziario dello Stato alla realizzazione di tali interventi — gli atti di cui si parla debbono essere definiti nel rispetto della leale cooperazione tra Stato e regioni, attraverso lo strumento dell'intesa in una delle menzionate sedi di concertazione"*;

n3) Corte cost., 16 settembre 2016, n. 211 (in *Foro it.*, 2016, I, 3392), secondo cui *"è incostituzionale l'art. 1, 224º comma l. 23 dicembre 2014 n. 190, nella parte in cui prevede che le modalità di attuazione dei commi da 223 a 227, in tema di rinnovo dei parchi automobilistici destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, e la ripartizione delle risorse su base regionale siano stabilite con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, adottato «sentita» la conferenza permanente per i rapporti tra lo stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, anziché «d'intesa» con la conferenza stessa"*;

n4) Corte cost., 14 novembre 2013, n. 273 (in *Foro it.*, 2014, I 664; *Giur. cost.*, 2013, 4368, con osservazioni di BENVENUTI e di SAITTO), secondo cui il trasporto pubblico locale rientra nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni di cui al quarto comma dell'art. 117 Cost. Tuttavia, nel contesto di incompiuta attuazione dell'art. 119 Cost., nella parte in cui prevede l'applicazione degli strumenti di finanziamento delle funzioni regionali, l'intervento dello Stato, volto a finanziare il trasporto pubblico locale, è ammissibile nel caso in cui risponda all'esigenza di assicurare un livello uniforme di godimento dei diritti tutelati dalla Costituzione stessa.