

CONCLUSIONI DELL' AVVOCATO GENERALE
PEDRO CRUZ VILLALÓN
presentate il 6 febbraio 2014 (1)

Cause C-516/12, C-517/12 e C-518/12

CTP - Compagnia Trasporti Pubblici SpA
contro
Regione Campania
e
Provincia di Napoli

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Consiglio di Stato (Italia)]

«Trasporti – Regolamento n. 1191/69 – Diritto delle imprese private ad una compensazione degli oneri derivanti da un obbligo di servizio pubblico – Obbligo per le imprese di trasporto di chiedere la soppressione di un obbligo di servizio pubblico che comporti per esse svantaggi economici»

1. La presente causa offre alla Corte l'opportunità di precisare taluni aspetti specifici del regime di compensazione per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile previsto dal regolamento n. 1191/69 (2), la cui modifica ad opera del regolamento n. 1893/91 (3) solleva problemi di integrazione delle due disposizioni.

2. Più nello specifico, si tratta di stabilire in quali casi la domanda di compensazione degli svantaggi economici derivanti dall'adempimento di un obbligo di servizio pubblico debba essere preceduta da una domanda per la soppressione totale o parziale di detto obbligo. Finora la Corte non ha avuto occasione di pronunciarsi a tale riguardo.

I – Contesto normativo

A – Diritto dell'Unione

3. L'articolo 1 del regolamento n. 1191/69, come modificato dal regolamento n. 1893/91, dispone quanto segue:

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

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

regionali.

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

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

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

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

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

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

(...».

4. Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento, «[p]er obblighi di servizio pubblico si intendono gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni».

5. L'articolo 4 del regolamento così recita:

«1. Spetta alle imprese di trasporto di 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.

2. Le imprese di trasporto possono proporre, nella loro domanda, di sostituire con un'altra tecnica di trasporto quella attualmente impiegata. Le imprese determinano le economie che possono migliorare i risultati della loro gestione finanziaria, applicando le disposizioni dell'articolo 5».

6. L'articolo 5 del regolamento prevede quanto segue:

«1. Un obbligo di esercizio o di trasporto comporta svantaggi economici se la diminuzione delle spese che potrebbe essere realizzata con la soppressione totale o parziale di tale obbligo riguardo a una prestazione o ad un complesso di prestazioni soggette a tale obbligo, è superiore alla diminuzione degli introiti risultante da detta soppressione.

(...)

Gli svantaggi economici vengono determinati tenendo conto delle ripercussioni dell'obbligo sul complesso dell'attività dell'impresa.

2. L'obbligo tariffario comporta svantaggi economici quando la differenza fra gli introiti e gli oneri del traffico soggetto all'obbligo è inferiore alla differenza fra gli introiti e gli oneri del traffico risultante da una gestione commerciale che tenga conto dei costi delle prestazioni soggette a detto obbligo nonché della situazione del mercato».

7. L'articolo 6 del regolamento così dispone:

«1. Entro il termine di un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento, le imprese di trasporto presentano alle autorità competenti degli Stati membri la domanda di cui all'articolo 4.

Le imprese di trasporto possono presentare domanda, dopo la scadenza del termine summenzionato, se costatano il ricorrere delle condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1.

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

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 e comunque non anteriormente al 1° gennaio 1971.

4. Tuttavia, se le autorità competenti degli Stati membri lo ritengono necessario per il numero e l'importanza delle domande presentate da ogni impresa, possono prorogare il termine di cui al primo comma del paragrafo 3 fino e non oltre il 1° gennaio 1972. In questo caso il diritto alla compensazione sorge in questa stessa data.

Qualora intendano avvalersi di questa facoltà, le autorità competenti degli Stati membri ne informano le imprese interessate entro sei mesi dalla presentazione delle domande.

In caso di particolari difficoltà di uno Stato membro e a richiesta del medesimo, il Consiglio, su proposta della Commissione, può autorizzare tale Stato a prorogare il termine di cui al primo comma sino al 1° gennaio 1973.

5. Se le autorità competenti non hanno preso una decisione nei termini previsti, l'obbligo di cui è chiesta la soppressione in virtù dell'articolo 4, paragrafo 1, è soppresso.

6. Il Consiglio esaminerà, sulla base di una relazione presentata dalla Commissione entro il 31 dicembre 1972, la situazione esistente in ogni Stato membro per quanto riguarda l'attuazione del presente regolamento».

8. Ai sensi dell'articolo 9, paragrafi 1 e 2, del regolamento:

«1. L'ammontare della compensazione degli oneri gravanti sulle imprese in conseguenza all'applicazione, ai trasporti di persone, dei prezzi e delle condizioni di trasporto imposti a favore di una o più categorie sociali particolari è determinato secondo i metodi comuni previsti agli articoli 11, 12 e 13.

2. La compensazione è dovuta a decorrere dal 1° gennaio 1971.

In caso di particolari difficoltà di uno Stato membro e a richiesta del medesimo, il Consiglio, su proposta della Commissione, può autorizzare tale Stato a prorogare detta decorrenza al 1° gennaio 1972».

9. Nella sua versione attualmente in vigore, l'articolo 14 del regolamento dispone quanto segue:

«1. Per “contratto di servizio pubblico” s'intende un contratto concluso fra le autorità competenti di uno Stato membro e un'impresa di trasporto allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti.

In particolare il contratto di servizio pubblico può comprendere:

- servizi di trasporto conformi a determinate norme di continuità, regolarità, capacità e qualità;
- servizi di trasporto complementari;
- servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi;
- adeguamenti dei servizi alle reali esigenze.

2. Il contratto di servizio pubblico comprende tra l'altro i seguenti punti:

- a) le caratteristiche dei servizi offerti, segnatamente le norme di continuità, regolarità, capacità e qualità;
- b) il prezzo delle prestazioni che formano oggetto del contratto, che si aggiunge alle entrate tariffarie o comprende dette entrate, come pure le modalità delle relazioni finanziarie tra le due parti;
- c) le norme relative alle clausole addizionali e alle modifiche del contratto, segnatamente per tener conto dei mutamenti imprevedibili;
- d) il periodo di validità del contratto;
- e) le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto.

3. I mezzi finanziari utilizzati per la fornitura di servizi di trasporto che formano oggetto di un contratto di servizio pubblico possono appartenere all'impresa o essere messi a sua disposizione.

4. L'impresa che desidera metter fine o apportare modifiche sostanziali ad un servizio di trasporto che essa fornisce alla collettività in modo continuo e regolare e che non è coperto dal contratto o dall'obbligo di servizio pubblico ne informa le autorità competenti dello Stato membro con un preavviso di almeno tre mesi.

Le autorità competenti possono rinunciare a questa informazione.

Questa disposizione non pregiudica le altre procedure nazionali che disciplinano il diritto di metter fine o di apportare modifiche ad un servizio di trasporto.

5. Dopo aver ricevuto l'informazione di cui al paragrafo 4 le autorità competenti possono imporre il mantenimento del servizio ancora per un anno al massimo dalla data del preavviso e notificano tale decisione all'impresa almeno un mese prima della scadenza del preavviso.

Esse possono pure prendere l'iniziativa di negoziare l'istituzione o la modifica di un servizio di trasporto.

6. Gli oneri derivanti alle imprese di trasporto dagli obblighi previsti al paragrafo 5 formano

oggetto di compensazioni secondo i metodi comuni enunciati alle sezioni II, III e IV».

10. Nella sua versione originale, l'articolo 14 prevedeva quanto segue:

«1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, gli Stati membri possono imporre obblighi di servizio pubblico a una impresa di trasporto soltanto se tali obblighi sono indispensabili a garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto, a condizione che non si tratti dei casi previsti al paragrafo 3 dell'articolo 1.

2. Se gli obblighi così imposti comportano per le imprese di trasporto svantaggi economici ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, ovvero oneri ai sensi dell'articolo 9, le autorità competenti degli Stati membri prevedono, nelle loro decisioni relative all'imposizione di nuovi obblighi, la concessione di una compensazione degli oneri che ne derivano. Sono applicabili le disposizioni degli articoli da 10 a 13».

B – Diritto nazionale

11. L'articolo 17 del decreto legislativo n. 422, del 19 novembre 1997, relativo al conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge n. 59, del 15 marzo 1997 (4), dispone quanto segue:

«Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo, nei contratti di servizio di cui all'articolo 19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità».

II – Fatti

12. La Compagnia Trasporti Pubblici SpA (in prosieguo: la «CTP») fornisce servizi di trasporto pubblico locale nella provincia di Napoli e ha vanamente chiesto a più riprese alle autorità regionali e locali una compensazione per lo svantaggio economico subito a motivo della prestazione di detti servizi.

13. La CTP ha impugnato le decisioni di diniego dinanzi al Tribunale amministrativo regionale della Campania, il quale ne ha respinto il ricorso rilevando che, ai sensi dell'articolo 4 del regolamento n. 1191/69, la compensazione può essere chiesta solo qualora sia stata previamente presentata domanda di soppressione dell'obbligo di servizio pubblico e la medesima sia stata respinta dall'autorità competente, circostanza che non ricorreva nella fattispecie.

14. In sede di appello, il Consiglio di Stato sottopone alla Corte le presenti domande di pronuncia pregiudiziale riunite.

III – Questioni pregiudiziali sollevate

15. Le tre questioni pregiudiziali sollevate dal Consiglio di Stato sono formulate in termini identici:

«Se, ai sensi dell'art. 4 del Regolamento CEE n. 1191/69, il diritto alla compensazione sorge solo se, a seguito di apposita domanda, le autorità competenti non abbiano disposto la soppressione dell'obbligo del servizio che determina, a carico dell'azienda di trasporto, uno

svantaggio economico, ovvero se tale norma si applica solo per quegli obblighi di servizio per i quali il Regolamento prevede la soppressione e non consente il mantenimento».

16. Il giudice del rinvio considera che gli articoli 1, 4 e 6 del regolamento n. 1191/69 si prestano a due interpretazioni divergenti quanto al sorgere del diritto alla compensazione.

17. Secondo un'interpretazione che detto giudice qualifica come «finalistica», e che sarebbe quella adottata dal Tribunale amministrativo, il diritto alla compensazione può sorgere solo qualora sia stata previamente respinta una domanda di soppressione dell'obbligo di servizio.

18. Secondo un'interpretazione che il giudice del rinvio definisce «sistematica», il diritto alla compensazione sorgerebbe senza che sia necessaria una previa domanda di soppressione del servizio, in quanto si tratterebbe di un obbligo il cui mantenimento può essere imposto in forza dell'articolo 1 del regolamento n. 1191/69.

IV – Procedimento dinanzi alla Corte

19. Le tre questioni pregiudiziali sottoposte dal Consiglio di Stato sono state riunite con ordinanza del presidente della Corte del 29 novembre 2012.

20. Nel presente procedimento hanno presentato osservazioni, oltre alla CTP, la Regione Campania, la Provincia di Napoli, il governo italiano e la Commissione.

21. All'udienza svoltasi il 20 novembre 2013 sono intervenuti la CTP, la Regione Campania, il governo italiano e la Commissione.

V – Argomenti delle parti

22. La CTP nega che il contratto, da essa definito «contratto ponte» e che riprodurrebbe le medesime condizioni della precedente concessione, abbia natura sinallagmatica. Dette condizioni sarebbero imposte dalle regioni a tutte le imprese di trasporto, senza che i servizi in questione siano stati oggetto di un appalto pubblico.

23. La Regione Campania, dal canto suo, sostiene che gli obblighi della CTP derivano da un contratto sinallagmatico in vigore dal febbraio 2003.

24. La CTP condivide la cosiddetta interpretazione «sistematica» esposta supra. Essa rileva, inoltre, che lo Stato italiano non ha attivato la procedura che consente di esaminare le richieste di soppressione degli obblighi di servizio pubblico, violando così l'articolo 18 del regolamento n. 1191/69.

25. Infine, la CTP afferma che la procedura di cui agli articoli 4 e 6 del regolamento n. 1191/69 aveva carattere transitorio, dato che era previsto un termine che poteva estendersi fino al 1° gennaio 1973 per presentare le domande di soppressione degli obblighi di servizio pubblico. A suo parere sarebbe assurdo far dipendere la compensazione dalla presentazione di tale domanda, in quanto ciò significherebbe negare il diritto alla compensazione a tutte le imprese cui sia stato imposto un obbligo di servizio pubblico dopo il 1° gennaio 1973.

26. La Regione Campania, la Provincia di Napoli e il governo italiano adottano la cosiddetta interpretazione «finalistica» e considerano che la mancata presentazione di una domanda di soppressione del servizio presuppone la volontà dell'impresa di assumere tale obbligo, il che implicherebbe la mancanza di svantaggi economici e, pertanto, l'inesistenza di un diritto alla compensazione.

27. In particolare, il governo italiano sottolinea che, sebbene inizialmente il regolamento n. 1191/69 richiedesse la domanda di soppressione dell'obbligo di servizio solo per gli obblighi anteriori all'entrata in vigore di detto regolamento, la situazione sarebbe cambiata sostanzialmente con la riforma introdotta dal regolamento n. 1893/91, che ha modificato il testo dell'articolo 1 aggiungendovi un paragrafo 5, in virtù del quale gli Stati membri possono mantenere o imporre obblighi di servizio pubblico alle condizioni e con le modalità (compresi i metodi di compensazione) definite nelle sezioni II, III e IV del regolamento n. 1191/69, che includono per l'appunto l'articolo 4, vale a dire la disposizione che prescrive la previa domanda di soppressione dell'obbligo di servizio pubblico.

28. Infine, la Commissione sostiene che il regolamento n. 1191/69 stabilisce obblighi diversi per gli obblighi di servizio pubblico (articolo 1, paragrafo 5, e sezione IV) e per i contratti di servizio pubblico (articolo 1, paragrafo 4, e sezione V). Qualora gli obblighi a carico della CTP derivassero da un contratto di servizio pubblico, tale contratto stabilirebbe il prezzo delle prestazioni e non sarebbe applicabile l'obbligo di presentare la domanda di soppressione di cui all'articolo 4 del regolamento.

29. Orbene, ad avviso della Commissione, dall'ordinanza di rinvio non emerge se i servizi di trasporto forniti dalla CTP traggano origine da un obbligo di servizio pubblico imposto unilateralmente dall'autorità pubblica, oppure da un contratto di servizio.

30. La Commissione afferma inoltre che la domanda di soppressione del servizio è necessaria solo per gli obblighi di servizio pubblico già esistenti al momento dell'entrata in vigore del regolamento n. 1191/69, vale a dire il 1° luglio 1969. A tale proposito, essa ricorda che l'articolo 14 del regolamento, prima della sua riforma ad opera del regolamento n. 1893/91, consentiva agli Stati membri di imporre unilateralmente obblighi di servizio pubblico dopo l'entrata in vigore del regolamento n. 1191/69 senza che il diritto alla compensazione fosse subordinato alla presentazione della domanda di soppressione del servizio. A seguito del regolamento n. 1893/91, l'articolo 14 del regolamento n. 1191/69 prevede la conclusione di contratti di servizio pubblico senza modificare il regime applicabile agli obblighi di servizio pubblico imposti unilateralmente dopo l'entrata in vigore del medesimo regolamento.

31. Infine, la Commissione aggiunge che le nozioni di «mantenimento» e di «soppressione» di obblighi di servizio pubblico utilizzate nel considerando 5 del regolamento n. 1191/69 rimandano a situazioni esistenti al momento della sua entrata in vigore.

VI – Analisi

32. Al di là dei rigidi termini in cui è formulata, la questione pregiudiziale è diretta, come ha confermato la discussione tra le parti, a stabilire in quali casi l'indennizzo per gli svantaggi economici derivanti dall'adempimento di un obbligo di servizio pubblico debba essere preceduto dalla domanda per la soppressione totale o parziale di detto obbligo.

A – La natura giuridica del rapporto controverso

33. Il primo interrogativo che occorre affrontare per dirimere la controversia di cui al procedimento a quo è quella relativa alla natura del rapporto giuridico intercorrente tra la CTP e l'Amministrazione locale.

34. Infatti, se si trattasse di un «contratto di servizio pubblico», sarebbe applicabile l'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento n. 1191/69, secondo cui un contratto di tale natura deve comprendere, tra l'altro, «c) le norme relative alle clausole aggiuntive e alle modifiche del contratto, segnatamente per tener conto dei mutamenti imprevedibili». Le eventuali

modifiche del contratto, conformemente al disposto dei paragrafi da 4 a 6 del medesimo articolo 14, sono soggette al seguente regime: 1) preavviso (di 3 mesi) con cui l'impresa deve informare l'Amministrazione che intende annullare o modificare il contratto; 2) possibilità che l'Amministrazione, entro un mese, imponga all'impresa di mantenere il servizio ancora per un anno al massimo, fatta salva la facoltà delle autorità di prendere l'iniziativa di negoziare; 3) compensazione per gli oneri derivanti dall'obbligo di mantenere il servizio ancora per un anno.

35. Qualora si trattasse invece di un «obbligo di servizio pubblico», potrebbe entrare in gioco, in base alla configurazione che le parti abbiano dato al rapporto, l'articolo 4 del regolamento n. 1191/69, che subordina la possibilità di una compensazione alla circostanza che sia stata previamente chiesta la soppressione totale o parziale di un obbligo di servizio pubblico.

36. Dagli atti non si evince con chiarezza quale sia la risposta a tale interrogativo. Da un lato, vi sono indizi nel senso che si tratterebbe di un contratto, ma, dall'altro, è stato anche affermato che si tratta di una concessione amministrativa con elementi di un obbligo di servizio pubblico.

37. Nemmeno all'udienza è stato possibile risolvere i dubbi su questo punto.

38. A mio avviso sussistono ragioni rilevanti per ritenere che l'attività della CTP rientri nella nozione di «obbligo di servizio pubblico» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 1191/69, vale a dire «obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni». In ogni caso, ritengo che spetti in ultima istanza al giudice del rinvio determinare la natura giuridica della figura in questione.

39. Qualora il Consiglio di Stato concludesse che il rapporto in esame corrisponde a un contratto, per le ragioni esposte al paragrafo 34 non sarebbe applicabile, in alcun caso, l'articolo 4 del regolamento n. 1191/69, oggetto della questione sollevata nel presente procedimento.

40. Solo nell'eventualità in cui il rapporto in esame rientrasse, secondo il Consiglio di Stato, nella figura dell'obbligo di servizio pubblico, occorrerebbe che la Corte rispondesse alla questione se la previa domanda di soppressione dell'obbligo di servizio pubblico sia una condizione necessaria per poter chiedere una compensazione. Le considerazioni che seguono vanno riferite a tale ipotesi.

B – La compensazione per l'adempimento di un obbligo di servizio pubblico nell'ambito del regolamento n. 1191/69

41. Come si è visto, le parti intervenute nel presente procedimento hanno sostenuto interpretazioni contrapposte della normativa che disciplina la compensazione per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico.

42. Da una parte, la Regione Campania, la Provincia di Napoli e il governo italiano adottano un'interpretazione qualificata come «finalistica» e concludono che il diritto alla compensazione sorge solo a seguito del rigetto di una previa domanda di soppressione dell'obbligo di servizio.

43. Dall'altra parte, la CTP sostiene l'interpretazione «sistematica», secondo cui, trattandosi di un obbligo imposto unilateralmente, il diritto alla compensazione sorgerebbe senza che occorra una previa domanda di soppressione dell'obbligo.

44. Infine, la Commissione propugna una terza linea interpretativa, secondo cui la previa domanda di soppressione sarebbe necessaria solo per gli obblighi di servizio esistenti al momento dell'entrata in vigore del regolamento n. 1191/69, vale a dire il 1° luglio 1969.

45. Questa terza via, a mio avviso, è quella più consona alla disciplina del regolamento n. 1191/69.

46. Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 1191/69, nella sua versione originaria, gli Stati membri dovevano sopprimere gli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile. Tuttavia, secondo il paragrafo 2 del medesimo articolo, tali obblighi potevano essere mantenuti qualora fossero indispensabili a garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto.

47. L'articolo 4 del regolamento – che non è stato oggetto di riforma nel 1991 – disponeva, e dispone, che le imprese di trasporto devono presentare domanda per la soppressione di un obbligo di servizio pubblico, qualora detto obbligo comporti per esse svantaggi economici. Tali domande, secondo quanto stabilito dall'articolo 6, paragrafo 1, – che, del pari, non è stato oggetto di riforma – devono essere presentate «[e]ntro il termine di un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento», vale a dire dal 1° luglio 1969. Pertanto, è evidente che l'articolo 4 contemplava – e contempla – solo il caso degli obblighi anteriori al 1969 mantenuti dopo tale data.

48. È vero che l'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, dispone che «[l]e imprese di trasporto possono presentare domanda, dopo la scadenza del termine summenzionato, se costatano il ricorrere delle condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1», vale a dire, se l'obbligo comporta per loro svantaggi economici. Ciò non significa, tuttavia, che dette domande possano essere presentate dalle imprese cui sono stati imposti obblighi posteriormente al 1° luglio 1969, ma solo che le imprese che non avessero chiesto entro il termine di un anno la soppressione di un obbligo già esistente al momento dell'entrata in vigore del regolamento n. 1191/69 potevano farlo successivamente nel caso in cui, beninteso, le circostanze di cui all'articolo 4, paragrafo 1, si fossero verificate soltanto in seguito. In altre parole, l'articolo 1 del regolamento n. 1191/69, nella sua versione originaria, nonché gli articoli 4 e 6 del medesimo regolamento si riferiscono solo agli obblighi di servizio pubblico già esistenti al 1° luglio 1969.

49. Sebbene l'obiettivo del regolamento n. 1191/69 fosse la soppressione degli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile esistenti al 1° luglio 1969, certo è che, come si è già rilevato, il medesimo regolamento consentiva di mantenere tali obblighi in determinate circostanze e, ciò che più rileva nel caso di specie, autorizzava anche ad imporre nuovi obblighi per il futuro.

50. Orbene, ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, nella sua versione originale, gli Stati membri potevano imporre obblighi di servizio dopo l'entrata in vigore del regolamento n. 1191/69, ma sempre prevedendo, ove necessario, la «concessione di una compensazione degli oneri che ne derivano». Ai fini della concessione di detta compensazione non occorre una previa domanda di soppressione del servizio, dato che l'articolo 14, paragrafo 2, si limitava a disporre che gli Stati membri prevedevano, «nelle loro decisioni relative all'imposizione [dell'obbligo di servizio pubblico] la concessione di una compensazione», il che significa che non era applicabile il regime di cui agli articoli 4 e 6. Ciò è perfettamente coerente, atteso che, come si è visto, tali disposizioni riguardavano la soppressione degli obblighi preesistenti al regolamento n. 1191/69, e non gli obblighi imposti proprio in forza di detto regolamento.

51. Ciò posto, la domanda di soppressione dell'obbligo di servizio pubblico era una

condizione necessaria solo nel caso in cui fosse stata chiesta una compensazione per gli oneri derivanti da obblighi assunti anteriormente al 1° luglio 1969. Dal canto suo, la compensazione per gli svantaggi risultanti da un obbligo successivo doveva essere determinata nella decisione con cui tale obbligo veniva imposto e, pertanto, le condizioni relative alla sua concessione ed eventualmente alla modifica del suo contenuto dovevano essere parimenti stabilite in detta decisione.

52. Tale conclusione non è inficiata dall'argomento del governo italiano secondo cui la portata dell'articolo 14 sarebbe cambiata dopo la riforma del 1991. La logica del suo argomento è che, mentre in precedenza era l'articolo 14 quello che consentiva agli Stati membri di imporre nuovi obblighi di servizio pubblico, attualmente tale autorizzazione è contenuta nel nuovo articolo 1 del regolamento n. 1191/69, scaturito dalla riforma introdotta con il regolamento n. 1893/91, il cui nuovo paragrafo 5 stabilisce che le autorità competenti «possono mantenere o imporre [determinati] obblighi di servizio pubblico», le cui «condizioni e (...) modalità, compresi i metodi di compensazione, sono definiti nelle sezioni II, III e IV». E della sezione II farebbe appunto parte l'articolo 4, vale a dire la disposizione che subordina la compensazione ad una previa domanda di soppressione dell'obbligo di servizio pubblico. Un'interpretazione sistematica dell'articolo 1 consente di confutare tale argomento.

53. Come si è visto, l'articolo 6 fissa un termine di un anno dall'entrata in vigore del regolamento n. 1191/69 per la presentazione delle domande di soppressione di cui all'articolo 4. Tale disposizione non è stata oggetto di riforma e, pertanto, la data di riferimento continua ad essere quella del 1° luglio 1969. Di conseguenza, la riforma del 1991 non ha introdotto alcuna modifica su questo punto, nel senso che attualmente, come prima, la domanda di soppressione è necessaria solo per gli obblighi già esistenti al momento dell'entrata in vigore del regolamento n. 1191/69.

54. Alla luce di tale constatazione, occorre ritenere che il rinvio alle condizioni stabilite nelle sezioni II, III e IV del regolamento n. 1191/69 debba tenere conto della rispettiva portata dei diversi obblighi di servizio contemplati dal nuovo articolo 1, paragrafo 5.

55. Infatti, questa nuova disposizione autorizza gli Stati membri, secondo il suo tenore letterale, a «mantenere» o «imporre» obblighi di servizio pubblico. Il caso del «mantenimento» continua ad essere quello degli obblighi anteriori al 1° luglio 1969, ai quali si applicano nella loro piena estensione tutte le disposizioni costituenti le sezioni II, III e IV, compresi quindi gli articoli 4 e 6, che riguardano specificamente questo tipo di obblighi. Viceversa, nelle ipotesi di «imposizione» di obblighi nuovi, il rinvio alle sezioni II, III e IV può riguardare soltanto le disposizioni *naturalmente* applicabili a detti obblighi, vale a dire tutte salvo proprio gli articoli 4 e 6, la cui ragion d'essere si esplica solo in relazione agli obblighi già esistenti.

56. In definitiva, a mio parere, la soluzione della questione sottoposta dipende, in primo luogo, dalla circostanza se il rapporto giuridico controverso debba essere qualificato come contratto di servizio pubblico o come obbligo di servizio pubblico, il che deve essere stabilito dal giudice del rinvio. Qualora esso concludesse che si tratta di un contratto di servizio pubblico, occorrerebbe fare riferimento alle disposizioni di tale contratto. Qualora, invece, si trattasse di un obbligo di servizio pubblico, si dovrebbe accertare se il medesimo sia anteriore o posteriore alla data in cui è entrato in vigore il regolamento n. 1191/69 e solo nel primo caso sarebbe necessario chiedere preliminarmente la soppressione dell'obbligo al fine di ottenere una compensazione per lo svantaggio economico subito.

57. Pertanto, ritengo che l'articolo 4 del regolamento n. 1191/69 debba essere interpretato nel senso che la condizione ivi prevista, secondo cui il diritto alla compensazione sorge solo

se, a seguito di apposita domanda, le autorità competenti non abbiano disposto la soppressione dell'obbligo di servizio pubblico che determina uno svantaggio economico a carico dell'azienda di trasporto, si applica esclusivamente agli obblighi di servizio pubblico anteriori all'entrata in vigore di detto regolamento.

VII – Conclusione

58. Alla luce delle suesposte considerazioni, propongo alla Corte di rispondere alla questione pregiudiziale nei seguenti termini:

«L'articolo 4 del regolamento (CEE) del Consiglio n. 1191/69, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di pubblico servizio nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, come modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991, deve essere interpretato nel senso che la condizione ivi prevista, secondo cui il diritto alla compensazione sorge solo se, a seguito di apposita domanda, le autorità competenti non abbiano disposto la soppressione dell'obbligo di servizio pubblico che determina uno svantaggio economico a carico dell'azienda di trasporto, si applica esclusivamente agli obblighi di servizio pubblico anteriori all'entrata in vigore di detto regolamento».

1 – Lingua originale: lo spagnolo.

2 – 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 (GU L 156, pag. 1).

3 – Regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991 (GU L 169, pag. 1).

4 – GURI n. 287 del 10 dicembre 1997, pag. 4.