

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

3 aprile 2014 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Regolamento (CE) n. 1191/69 – Servizi pubblici di trasporto di passeggeri – Articolo 4 – Domanda di soppressione dell’obbligo di servizio pubblico – Articolo 6 – Diritto alla compensazione degli oneri derivanti dall’adempimento di un obbligo di servizio pubblico»

Nelle cause riunite da C-516/12 a C-518/12,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Consiglio di Stato (Italia), con ordinanze del 3 luglio 2012, pervenute in cancelleria il 15 novembre 2012, nei procedimenti

CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA

contro

Regione Campania (da C-516/12 a C-518/12),

Provincia di Napoli (C-516/12 e C-518/12),

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da T. von Danwitz, presidente di sezione, E. Juhász, A. Rosas, D. Šváby e C. Vajda (relatore), giudici,

avvocato generale: P. Cruz Villalón

cancelliere: A. Impellizzeri, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 20 novembre 2013,

considerate le osservazioni presentate:

- per la CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA, da M. Malena, avvocato;
- per la Regione Campania, da L. Buondonno, M. Lacatena e M. d’Elia, avvocati;
- per la Provincia di Napoli, da L. Scetta e A. Di Falco, avvocati;
- per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da P. Gentili, avvocato dello Stato;
- per la Commissione europea, da E. Montaguti e N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 6 febbraio 2014,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione del 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), come modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991 (GU L 169, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento n. 1191/69»).
- 2 Tali domande sono state presentate nel contesto di talune controversie tra la CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA (in prosieguo: la «CTP»), da una parte, e, dall'altra, la Regione Campania (cause da C-516/12 a C-518/12) e la Provincia di Napoli (cause C-516/12 e C-518/12), concernenti il diniego di queste ultime di concedere alla CTP una compensazione per gli oneri derivanti dalla fornitura di servizi di trasporto pubblico locale.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

- 3 L'articolo 1, paragrafi da 1 a 5, del regolamento n. 1191/69, collocato nella sua sezione I, intitolata «Disposizioni generali», 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 Nella versione originaria del regolamento n. 1191/69, precedente alle modifiche apportate dal regolamento n. 1893/91, l'articolo 1 era redatto come segue:

«1. Gli Stati membri sopprimono gli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, definiti nel presente regolamento, nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

2. Tali obblighi potranno tuttavia essere mantenuti nella misura in cui siano indispensabili a garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto.

3. Il paragrafo 1 non si applica, nel settore dei trasporti di persone, ai prezzi e alle condizioni di trasporto imposti da uno Stato membro a favore di una o più categorie sociali particolari.

4. Gli oneri gravanti sulle imprese di trasporto in conseguenza del mantenimento degli obblighi di cui al paragrafo 2 e dell'applicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto di cui al paragrafo 3, formano oggetto di compensazioni determinate in base a metodi comuni indicati nel present[e] regolamento».

5 L'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 1191/69 prevede quanto segue:

«Per 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».

6 La sezione II del regolamento medesimo, intitolata «Principi comuni per la soppressione o il mantenimento degli obblighi di servizio pubblico», contiene gli articoli da 3 a 8.

7 L'articolo 4 del medesimo regolamento è così formulato:

«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 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».

8 Ai sensi dell'articolo 6 del regolamento n. 1191/69:

«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».

9 La sezione V del regolamento n. 1191/69, intitolata «Contratti di servizio pubblico», consta di un unico articolo, vale a dire l'articolo 14, che prevede 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 versione originaria del regolamento n. 1191/69, precedente alle modifiche apportate dal regolamento n. 1893/91, l'articolo 14 era redatto come 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».

Diritto italiano

11 L'articolo 17 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, 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 del 15 marzo 1997, n. 59 (GURI n. 287, del 10 dicembre 1997, pag. 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 n. 1191/69], 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».

Procedimenti principali e questione pregiudiziale

- 12 La CTP fornisce servizi di trasporto pubblico locale nella provincia di Napoli. A tale titolo, ha presentato alla Regione Campania e alla Provincia di Napoli diverse domande, che sono state respinte, chiedendo una compensazione per lo svantaggio economico che riteneva di aver subito a motivo della prestazione di detti servizi.
- 13 La CTP ha chiesto l'annullamento di tali decisioni amministrative dinanzi al Tribunale amministrativo regionale per la Campania, il quale ha rilevato che, ai sensi dell'articolo 4 del regolamento n. 1191/69, il diritto alla compensazione di un tale svantaggio economico può sorgere solo qualora un'azienda di trasporto abbia previamente presentato una domanda di soppressione dell'obbligo di servizio pubblico al quale è assoggettata, e unicamente ove le autorità competenti abbiano respinto detta domanda. Rilevando che la CTP non aveva presentato una siffatta domanda di soppressione, il Tribunale amministrativo regionale per la Campania ha emanato tre decisioni di rigetto dei ricorsi proposti dalla CTP.
- 14 La CTP ha impugnato dinanzi al giudice del rinvio le tre decisioni del Tribunale amministrativo regionale per la Campania. Secondo il giudice del rinvio, gli articoli 1, 4 e 6 del regolamento n. 1191/69 si prestano a due interpretazioni divergenti quanto al sorgere del diritto alla compensazione in capo a un'azienda di trasporto assoggettata ad un obbligo di servizio pubblico.
- 15 Secondo un'interpretazione definita «teleologica», adottata dal Tribunale amministrativo regionale per la Campania, il diritto a compensazione potrebbe sorgere solo a seguito di una domanda di soppressione dell'obbligo di servizio pubblico presentata dall'azienda di trasporto interessata alle autorità competenti. In tale contesto, il giudice del rinvio cita l'articolo 17 di detto decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, il quale prevede la conclusione di contratti di servizio e precisa al riguardo che, a differenza dal precedente regime di concessione, il regime attuale è assimilabile a un contratto di prestazione di servizi, atteso che la somma versata dall'amministrazione può essere accostata alla controprestazione sinallagmatica di un obbligo volontariamente assunto. Tuttavia, detto giudice aggiunge che tale diritto alla compensazione, benché previsto contrattualmente, può sorgere solo a seguito di una domanda di soppressione dell'obbligo di servizio pubblico.
- 16 Secondo un'interpretazione definita «sistematica», il diritto alla compensazione sorgerebbe a pieno titolo senza che l'azienda di trasporto presenti una domanda di soppressione, in quanto tale diritto riguarderebbe un obbligo di servizio pubblico il cui mantenimento è consentito in forza dell'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento n. 1191/69, che riguarda i servizi urbani, extraurbani e regionali di trasporto di passeggeri.

- 17 Sulla scorta di tali premesse, il Consiglio di Stato ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale, identica nei procedimenti da C-516/12 a C-518/12:

«Se, ai sensi dell'articolo 4 del [regolamento 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».

- 18 Con ordinanza del presidente della Corte del 29 novembre 2012, le cause da C-516/12 a C-518/12 sono state riunite ai fini delle fasi scritta ed orale del procedimento, nonché della sentenza.

Sulla questione pregiudiziale

- 19 In limine, occorre determinare il contesto nel quale si inseriscono le domande di pronuncia pregiudiziale.
- 20 Da una parte, nulla negli atti presentati alla Corte suggerisce che la Repubblica italiana si sia avvalsa della facoltà, prevista dall'articolo 1, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1191/69, di escludere dal campo di applicazione del medesimo le imprese la cui attività è limitata esclusivamente alla fornitura di servizi urbani, extraurbani o regionali. Conseguentemente, le disposizioni di tale regolamento sono pienamente applicabili ai procedimenti principali e la questione pregiudiziale dev'essere esaminata alla luce di tali disposizioni (v., per analogia, sentenza Antrop e a., C-504/07, EU:C:2009:290, punto 17)
- 21 D'altra parte, occorre ricordare che, secondo costante giurisprudenza, incombe soltanto al giudice del rinvio definire l'oggetto delle questioni che intende sottoporre alla Corte. Infatti, spetta esclusivamente ai giudici nazionali aditi, che devono assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle peculiarità di ciascuna causa, tanto la necessità di una pronuncia pregiudiziale ai fini del giudizio quanto la rilevanza delle questioni sottoposte alla Corte (sentenza Kersbergen-Lap e Dams-Schipper, C-154/05, EU:C:2006:449, punto 21 e la giurisprudenza citata).
- 22 Orbene, secondo le indicazioni fornite dalle parti in udienza, i servizi di trasporto pubblico locale oggetto dei procedimenti principali forniti dalla CTP potrebbero fondarsi vuoi su un obbligo di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 1191/69, vuoi su un contratto di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, di tale regolamento.
- 23 Come ha rilevato l'avvocato generale ai paragrafi 34 e 35 delle sue conclusioni, l'articolo 4 del regolamento n. 1191/69, oggetto della questione posta, nonché l'articolo 6 di tale regolamento sono applicabili solo se i servizi di trasporto pubblico locale forniti dalla CTP si fondano su un obbligo di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, di detto regolamento. Per contro, tali articoli sarebbero inapplicabili se i servizi di trasporto pubblico locale forniti dalla CTP si fondassero su un contratto di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento n. 1191/69; un tale accertamento spetta al giudice del rinvio.
- 24 Nella fattispecie, la questione rivolta dal giudice del rinvio riguarda l'interpretazione dell'articolo 4 del regolamento n. 1191/69, senza che tale giudice faccia menzione di una

situazione prevista dall'articolo 14, paragrafo 1, di quest'ultimo regolamento. Alla luce della giurisprudenza citata nel precedente punto 21, occorre conseguentemente esaminare la questione sottoposta alla Corte fondandosi sull'ipotesi secondo la quale i servizi di trasporto pubblico locale forniti dalla CTP si fondino su un obbligo di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 1191/69.

- 25 Con la sua questione, il giudice del rinvio intende chiarire, in sostanza, se gli articoli 4 e 6 del regolamento n. 1191/69 debbano essere interpretati nel senso che il sorgere del diritto alla compensazione per gli oneri derivanti dall'adempimento di un obbligo di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, di tale regolamento, sia subordinato, da una parte, alla presentazione di una domanda di soppressione di detto obbligo da parte dell'azienda interessata e, dall'altra, alla decisione di mantenimento o di soppressione a termine di detto obbligo da parte delle autorità competenti.
- 26 Al riguardo occorre rilevare che, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 1191/69, letto in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 2, del medesimo regolamento, una compensazione per gli oneri derivanti da un obbligo di servizio pubblico è concessa alle aziende di trasporto interessate solo se esse chiedono la soppressione totale o parziale di tale obbligo e se le autorità competenti decidono, al contrario, di mantenere o di sopprimere a termine, totalmente o parzialmente, detto obbligo di servizio pubblico. In tal senso, dette disposizioni del regolamento n. 1191/69 impongono che siano soddisfatti i due requisiti enunciati nel precedente punto 25.
- 27 Orbene, occorre ricordare che, nella sua versione originaria e anteriore alle modifiche apportate dal regolamento n. 1893/91, l'articolo 14 del regolamento n. 1191/69 consentiva agli Stati membri di imporre nuovi obblighi di servizio pubblico, ma imponeva alle autorità competenti di prevedere, nella decisione di imposizione, la concessione di una compensazione degli oneri derivanti dal loro adempimento.
- 28 In tal senso, nella versione originaria del regolamento n. 1191/69, l'obbligo di chiedere la soppressione di un obbligo di servizio pubblico al fine di far sorgere il diritto alla compensazione, ai sensi del combinato disposto degli articoli 4 e 6 di tale regolamento, era applicabile esclusivamente agli obblighi sorti precedentemente alla sua entrata in vigore, mentre tale diritto alla compensazione sorgeva a pieno titolo per gli obblighi di servizio pubblico venuti in essere successivamente ai sensi dell'articolo 14 del regolamento medesimo.
- 29 È pur vero che il regolamento n. 1893/91 ha sostituito tale disposizione con la versione attuale dell'articolo 14 del regolamento n. 1191/69, che prevede la conclusione di contratti di servizio pubblico. Inoltre, il regolamento n. 1893/91 ha introdotto un nuovo articolo 1, paragrafo 5, ai sensi del quale il mantenimento o l'imposizione di obblighi di servizio pubblico si compiono conformemente alle condizioni e alle modalità previste alle sezioni da II a IV del regolamento n. 1191/69.
- 30 Secondo il governo italiano, il regolamento n. 1893/91 avrebbe pertanto modificato il regime applicabile all'imposizione di obblighi di servizio pubblico, nel senso che il diritto alla compensazione degli oneri derivanti da siffatti obblighi era ormai subordinato all'introduzione di una domanda di soppressione degli stessi, in applicazione degli articoli 4 e 6 di tale regolamento. A sostegno di tale interpretazione, il governo italiano si fonda sulla circostanza che, dopo l'entrata in vigore del regolamento n. 1893/91, il nuovo articolo 1, paragrafo 5, del regolamento n. 1191/69, che abilita gli Stati membri a imporre nuovi obblighi

di servizio pubblico, rinvia espressamente alla sezione II del regolamento medesimo, che comprende i menzionati articoli 4 e 6.

- 31 Tuttavia, come ha sottolineato l'avvocato generale al paragrafo 53 delle sue conclusioni, nessun elemento consente di concludere nel senso che il regolamento n. 1893/91 abbia modificato il regime applicabile agli obblighi di servizio pubblico sorti successivamente all'entrata in vigore del regolamento n. 1191/69, quale indicato nel precedente punto 28. Al contrario, dai considerando del regolamento n. 1893/91 risulta che gli Stati membri non solo possono fissare, nel contesto di un contratto concluso tra le autorità nazionali competenti e un'azienda di trasporto, le modalità dei servizi pubblici nel settore del trasporto, ma anche che essi continuano ad avere la possibilità di mantenere o di imporre taluni obblighi di servizio pubblico. In tal senso, il regime originario è stato completato da un secondo regime fondato su un nuovo atto giuridico, vale a dire il contratto di servizio pubblico, ai sensi del nuovo articolo 14 del regolamento n. 1191/69.
- 32 Inoltre, è giocoforza rilevare che il regolamento n. 1893/91 non ha apportato alcuna modifica agli articoli 4 e 6 del regolamento n. 1191/69. In tal senso, l'articolo 6, paragrafo 1, di tale regolamento prevede che le domande di soppressione di cui all'articolo 4 debbano essere presentate entro il termine di un anno dall'entrata in vigore di detto regolamento, vale a dire a far data dal 1° gennaio 1969. Inoltre, i termini fissati ai paragrafi da 3 a 6 di tale articolo si fondano, in particolare, sulle date del 1° gennaio 1971, del 1° gennaio 1972, del 1° gennaio 1973 o del 31 gennaio 1972. Risulta da quanto sopra che l'articolo 6 del regolamento n. 1191/69 è applicabile solo agli obblighi di servizio pubblico sorti precedentemente all'entrata in vigore del regolamento stesso, vale a dire al 1° gennaio 1969.
- 33 Peraltro, come ha sottolineato l'avvocato generale al paragrafo 55 delle sue conclusioni, non può dedursi dal tenore dell'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento n. 1191/69 che ciascuna disposizione delle sue sezioni da II a IV si applichi sia al mantenimento sia all'imposizione di obblighi di servizio pubblico. In tal senso, alcune di tali disposizioni, quali gli articoli 3 o 7, paragrafo 1, si applicano esclusivamente al mantenimento di tali obblighi. Lo stesso vale per gli articoli 4 e 6 di detto regolamento, dal cui tenore risulta che essi si applicano esclusivamente agli obblighi di servizio pubblico sorti precedentemente al 1° gennaio 1969. Conseguentemente, l'argomento del governo italiano secondo il quale l'articolo 1, paragrafo 5, di detto regolamento dovrebbe essere interpretato nel senso che gli articoli 4 e 6 dello stesso si applicano all'imposizione di nuovi obblighi di servizio pubblico non può essere accolto.
- 34 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla questione posta dichiarando che gli articoli 4 e 6 del regolamento n. 1191/69 devono essere interpretati nel senso che, quanto agli obblighi di servizio pubblico venuti in essere precedentemente all'entrata in vigore di detto regolamento, il sorgere di un diritto alla compensazione per gli oneri derivanti dall'adempimento di tali obblighi è subordinato alla presentazione di una domanda di soppressione degli obblighi stessi da parte dell'azienda interessata nonché alla decisione di mantenimento o di soppressione a termine di detti obblighi da parte delle autorità competenti. Per contro, quanto agli obblighi di servizio pubblico venuti in essere successivamente a tale data, il sorgere di un tale diritto alla compensazione non è subordinato a queste stesse condizioni.

Sulle spese

35 Nei confronti delle parti nei procedimenti principali la presente causa 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 (Quinta Sezione) dichiara:

Gli articoli 4 e 6 del 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, come modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991, devono essere interpretati nel senso che, quanto agli obblighi di servizio pubblico venuti in essere precedentemente all'entrata in vigore di detto regolamento, il sorgere di un diritto alla compensazione per gli oneri derivanti dall'adempimento di tali obblighi è subordinato alla presentazione di una domanda di soppressione degli obblighi stessi da parte dell'azienda interessata nonché alla decisione di mantenimento o di soppressione a termine di detti obblighi da parte delle autorità competenti. Per contro, quanto agli obblighi di servizio pubblico venuti in essere successivamente a tale data, il sorgere di un tale diritto alla compensazione non è subordinato a queste stesse condizioni.

Firme