

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Quarta Sezione ampliata)

4 aprile 2001 *

Nella causa T-288/97,

Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, rappresentata dagli avv.ti R. Fusco e M. Maresca, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai sigg. P.F. Nemitz e P. Stancanelli, in qualità di agenti, assistiti dall'avv. M. Moretto, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

* Lingua processuale: l'italiano.

avente ad oggetto il ricorso diretto all'annullamento della decisione della Commissione 30 luglio 1997, 98/182/CE, relativa agli aiuti concessi dalla Regione Friuli-Venezia Giulia (Italia) in favore degli autotrasportatori di detta Regione (GU 1998, L 66, pag. 18),

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Quarta Sezione ampliata),

composto dal sig. P. Mengozzi, presidente, dal sig. R. García-Valdecasas, dalla sig.ra V. Tiili e dai sigg. R.M. Moura Ramos e J.D. Cooke, giudici,

cancelliere: G. Herzig, amministratore

vista la fase scritta del procedimento ed in seguito alla trattazione orale del 13 dicembre 2000,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Contesto normativo e fatti all'origine della controversia

¹ Nella decisione 30 luglio 1997, 98/182/CE, relativa agli aiuti concessi dalla Regione Friuli-Venezia Giulia (Italia) in favore degli autotrasportatori di detta

Regione (GU 1998, L 66, pag. 18; in prosieguo: la «decisione impugnata»), la Commissione ha dichiarato una parte di tali aiuti incompatibile con il mercato comune ed ha ingiunto la restituzione dei relativi importi, maggiorati degli interessi. Tali aiuti sono stati corrisposti, nel quadro di un regime di aiuti regionale non notificato alla Commissione, a piccole imprese di autotrasporto merci in conto terzi con sede nella Regione Friuli-Venezia Giulia (in prosieguo: la «Regione»), per la maggior parte esercitanti unicamente attività di trasporto locale o regionale con un solo veicolo.

Contesto normativo

- 2 Le disposizioni generali relative agli aiuti concessi dagli Stati contenute negli artt. 92 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87 CE) e 93 e 94 del Trattato CE (divenuti artt. 88 CE e 89 CE) si applicano nel settore dei trasporti, fatta salva l'applicazione delle disposizioni particolari dell'art. 77 del Trattato CE (divenuto art. 73 CE), che dichiara compatibili con il Trattato gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio.

- 3 Il regolamento (CEE) del Consiglio 4 giugno 1970, n. 1107, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 130, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento (CE) del Consiglio 17 marzo 1997, n. 543 (GU L 84, pag. 6), che si basa sull'art. 75 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 71 CE) e sugli artt. 77 e 94 del Trattato, conferma, all'art. 2, che gli artt. 92-94 del Trattato si applicano nel settore suddetto e stabilisce inoltre talune norme particolari relative agli aiuti considerati, sempreché questi siano propri dell'attività di questo settore. Esso precisa così i casi e le condizioni in cui gli Stati membri hanno la facoltà di adottare provvedimenti di coordinamento o di imporre servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio comportanti la concessione di aiuti statali ai sensi dell'art. 77 del Trattato.

- 4 In materia di coordinamento dei trasporti, l'art. 3, n. 1, lett. d), del regolamento n. 1107/70 autorizza, a determinate condizioni, gli aiuti intesi ad eliminare, nel quadro di un piano di risanamento, una sovraccapacità comportante gravi difficoltà strutturali ed a contribuire in tal modo a un miglior soddisfacimento delle necessità del mercato dei trasporti. Inoltre, il detto art. 3 autorizza, al n. 1, lett. e), a determinate condizioni, gli aiuti destinati a facilitare lo sviluppo del trasporto combinato.

- 5 Nell'ambito dell'istituzione di una politica comune dei trasporti, il mercato dei trasporti internazionali di merci su strada è stato parzialmente liberalizzato, nella Comunità, mediante l'instaurazione, nel 1969, di un regime di contingentamento ad opera del regolamento (CEE) del Consiglio 19 luglio 1968, n. 1018, relativo alla costituzione di un contingente comunitario per i trasporti di merci su strada effettuati fra Stati membri (GU L 175, pag. 13). Nell'ambito di tale contingente, le autorizzazioni comunitarie consentivano ai relativi titolari di effettuare trasporti tra gli Stati membri per un periodo di un anno. Detto regime è stato mantenuto in vigore fino al 1° gennaio 1993, data della liberalizzazione completa di tale attività ad opera del regolamento (CEE) del Consiglio 26 marzo 1992, n. 881, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri (GU L 95, pag. 1).

- 6 Per quanto riguarda il mercato dei trasporti di merci all'interno di uno Stato membro, il regolamento (CEE) del Consiglio 21 dicembre 1989, n. 4059, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro (GU L 390, pag. 3), ha assoggettato, a partire dal 1° luglio 1990, il cabotaggio — vale a dire il trasporto di merci all'interno di uno Stato membro effettuato da un trasportatore stabilito in un altro Stato membro — ad un regime transitorio in forma di contingente comunitario ad apertura graduale. Il regolamento (CEE) del Consiglio 25 ottobre 1993, n. 3118, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai

trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro (GUL 279, pag. 1), ha previsto il mantenimento di tale regime transitorio fino alla liberalizzazione completa delle attività di cabotaggio a partire dal 1° luglio 1998.

Aiuti controversi

- 7 La legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 18 maggio 1981, n. 28, relativa ad interventi per la promozione e lo sviluppo dei traffici di interesse della Regione Friuli-Venezia Giulia nonché dell'autotrasporto merci in conto terzi (in prosieguo: la «legge n. 28/1981»), prevedeva, agli artt. 4, 7 e 8, talune misure d'intervento a favore delle imprese di trasporto in conto terzi stabilite nel territorio regionale.
- 8 Il regime istituito da detta legge è stato sostituito dalla legge regionale 7 gennaio 1985, n. 4, relativa ad interventi per la promozione e lo sviluppo dei traffici di interesse della Regione Friuli-Venezia Giulia nonché dell'autotrasporto merci in conto terzi (in prosieguo: la «legge n. 4/1985»). La legge n. 4/1985 ha istituito, agli artt. 4-6, un regime di aiuti regionali essenzialmente identico a quello previsto dalla legge n. 28/1981.
- 9 Tali leggi prevedevano tre tipi di intervento a favore delle imprese di auto-transporto in conto terzi stabilite nel territorio della Regione Friuli-Venezia Giulia:
 - a) contributi annuali, per un periodo non superiore a dieci anni, sino al 60% (per le imprese singole) ed al 70% (per le cooperative e i consorzi) del tasso di

riferimento fissato con decreto ministeriale, sugli interessi dei mutui contratti per le seguenti finalità (artt. 4 delle leggi n. 28/1981 e n. 4/1985):

— realizzazione di infrastrutture dell'impresa (costruzione, acquisto, ampliamento, completamento e ammodernamento dei locali necessari all'attività dell'impresa, compresi quelli destinati al deposito, allo stoccaggio e alla manipolazione delle merci);

— acquisto, potenziamento e rinnovo delle attrezzature fisse e mobili, nonché dei mezzi di trasporto interni e stradali;

b) contributi sulle operazioni di locazione finanziaria per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi di prima immatricolazione e relative carrozzerie intercambiabili, idonei all'attività di autotrasporto delle merci, come pure per impianti, macchinari ed attrezzature per l'attività, il funzionamento, la manutenzione e la riparazione degli autoveicoli, nonché per la movimentazione delle merci, per un periodo di tre o cinque anni, sino al 25% (nel caso di imprese singole) ed al 30% (nel caso di cooperative o consorzi) del prezzo d'acquisto dei beni. Tale aiuto, previsto dall'art. 7 della legge n. 28/1981 e dall'art. 5 della legge n. 4/1985, è stato ridotto per tutti i beneficiari al 20% e, in seguito, al 15% del prezzo d'acquisto, mediante leggi regionali successive;

c) contributi finanziari annuali a favore dei consorzi e delle altre forme associative, sino ad un massimo del 50%, sugli investimenti destinati alla costruzione o all'acquisto di impianti e attrezzature necessari al raggiungimento delle finalità consortili od associative, o destinati a contribuire alla

gestione e allo sviluppo dei servizi comuni di ricovero, manutenzione e riparazione degli autoveicoli e degli impianti ed attrezzature a ciò connessi (art. 8 della legge n. 28/1981 e art. 6 della legge n. 4/1985).

- 10 Secondo le informazioni trasmesse alla Commissione dalle autorità italiane in data 18 novembre 1996, l'importo dei crediti previsti per gli aiuti di cui all'art. 4 della legge n. 4/1985, per il periodo compreso tra il 1985 ed il 1995, sarebbe stato pari a 13 000 milioni di lire italiane (ITL) (EUR 6,7 milioni) e le domande accolte sarebbero state 155. In media, il livello degli aiuti versati sarebbe stato compreso tra il 13 e il 26% dei costi e degli interessi dei mutui. L'importo previsto per il periodo compreso tra il 1981 ed il 1985 avrebbe raggiunto la cifra di ITL 930 milioni (EUR 0,4 milioni) e, durante lo stesso periodo, sarebbero state accolte 14 domande (punto II della decisione impugnata).
- 11 Secondo le stesse fonti, i crediti previsti per gli aiuti di cui all'art. 5 della legge n. 4/1985 sarebbero stati pari a ITL 23 300 milioni (EUR 11,8 milioni) nel periodo compreso tra il 1985 ed il 1995 e, nello stesso periodo, sarebbero state accolte 1 691 domande, con una media di finanziamento pari al 19%. Nel 1993 sarebbero state accolte 83 domande e il livello dell'aiuto sarebbe stato del 10%. Dal 1981 al 1985 sarebbero state accolte 305 domande e sarebbero stati versati aiuti per ITL 5 790 milioni (EUR 2,9 milioni) (punto II della decisione impugnata).
- 12 Secondo le informazioni trasmesse alla Commissione dal governo italiano dopo l'apertura del procedimento amministrativo, gli aiuti concessi in applicazione dell'art. 6 della legge n. 4/1985 erano destinati ad investimenti nel settore del trasporto combinato, segnatamente all'acquisto di casse mobili e dei relativi impianti per l'aggancio sui veicoli e semirimorchi ad uso intermodale. Stando alle medesime informazioni, tali aiuti costituivano dal 10 al 15% dell'importo complessivo degli aiuti erogati (punti II e VIII, sesto e settimo capoverso, della decisione impugnata).

- 13 Secondo la decisione impugnata (punto II, nono capoverso), le autorità italiane hanno ripetutamente sottolineato nelle osservazioni da esse presentate alla Commissione che la concessione degli aiuti è stata sospesa nel 1995 a seguito dei rilievi formulati dall'istituzione comunitaria in merito ai regimi di aiuti in questione.

Procedimento amministrativo e contenuto della decisione impugnata

- 14 Essendo venuta a conoscenza della legge n. 4/1985 in occasione dell'esame di un diverso fascicolo relativo ad aiuti di Stato previsti da una legge regionale successiva, la Commissione, con lettera in data 29 settembre 1995, invitava le autorità italiane a trasmetterle tutti i testi legislativi, i documenti, le informazioni e i dati necessari per valutare la compatibilità del regime di aiuti istituito dalla legge n. 4/1985 con il mercato comune. In tale lettera, l'istituzione rammentava che gli Stati membri hanno l'obbligo di comunicare preventivamente i progetti diretti a istituire o modificare aiuti e di non dare esecuzione alle misure progettate fino a che la procedura prevista non si sia conclusa con l'adozione di una decisione finale.
- 15 Successivamente ad uno scambio di corrispondenza con le autorità italiane, il testo della legge n. 4/1985 veniva consegnato alla Commissione, in data 18 luglio 1996, in occasione di una riunione; ulteriori informazioni venivano fornite all'istituzione il 18 novembre 1996.
- 16 Con lettera del 14 febbraio 1997 la Commissione comunicava al governo italiano la propria decisione di avviare il procedimento previsto dall'art. 93, n. 2, del Trattato, in relazione al regime di aiuti a favore delle imprese di autotrasporto merci in conto terzi istituito dalle leggi nn. 4/1985 e 28/1981 (GU 1997, C 98, pag. 16). Essa invitava le autorità italiane ed i terzi interessati a presentare le loro osservazioni ed a fornire tutti i documenti, le informazioni e i dati necessari per esaminare la compatibilità degli aiuti controversi con il mercato comune. La

Commissione riceveva le osservazioni del governo italiano il 3 aprile 1997 (relazione integrativa della Regione Friuli-Venezia Giulia, allegata alla lettera del 27 marzo 1997 della rappresentanza permanente della Repubblica italiana; in prosieguo: la «relazione integrativa»).

- 17 Il 30 luglio 1997 la Commissione concludeva il procedimento adottando la decisione impugnata. Il dispositivo di tale decisione è formulato come segue:

«Articolo 1

Le sovvenzioni in forza delle leggi n. 28/81 e n. 4/85 (...) concesse fino al 1° luglio 1990 alle imprese che esercitano esclusivamente l'attività di trasporto locale, regionale o nazionale non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato.

Articolo 2

Le sovvenzioni non contemplate dall'articolo 1 della presente decisione costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato e sono illegali in quanto poste in esecuzione in violazione dell'articolo 93, paragrafo 3.

Articolo 3

Le sovvenzioni mirate al finanziamento di materiali specificatamente adattati al trasporto combinato e destinati a tale uso esclusivo costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato, ma sono compatibili con il mercato comune in forza dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera e), del regolamento (CEE) n. 1107/70.

Articolo 4

Le sovvenzioni concesse a decorrere dal 1° luglio 1990 alle imprese che esercitano attività di trasporto locale, regionale o nazionale e alle imprese di trasporto internazionale sono incompatibili con il mercato comune, poiché non soddisfano ad alcuna condizione di deroga di cui all'articolo 92, paragrafi 2 e 3 del trattato, né alle condizioni previste dal regolamento (CEE) n. 1107/70.

Articolo 5

L'Italia sopprime e recupera l'aiuto di cui all'articolo 4, che sarà restituito conformemente alle disposizioni di diritto interno, maggiorato degli interessi calcolati applicando i tassi di riferimento utilizzati per la valutazione dei regimi di aiuto a finalità regionale, a decorrere dal giorno in cui l'aiuto è stato versato e fino alla data di effettiva restituzione.

(...».

- 18 Nella motivazione della decisione impugnata la Commissione distingue tra il mercato del trasporto di merci su strada a livello nazionale, regionale e locale, da una parte, e quello del trasporto internazionale di merci su strada, dall'altra (punto VII, capoversi dal secondo al decimo, della decisione impugnata).
- 19 Poiché il primo di tali mercati è stato chiuso alla concorrenza fino al 1° luglio 1990, data di entrata in vigore del regolamento n. 4059/89, che ha introdotto contingenti di cabotaggio, la Commissione ne deduce che gli aiuti concessi prima di tale data alle imprese di trasporto operanti esclusivamente a livello nazionale, regionale o locale non potevano incidere sugli scambi intracomunitari e non costituivano quindi aiuti di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Invece, gli aiuti concessi dopo tale data sarebbero aiuti di Stato ai sensi della detta disposizione, poiché sarebbero stati idonei a incidere sugli scambi tra gli Stati membri.
- 20 Quanto al mercato del trasporto internazionale, la Commissione rileva che esso è stato aperto alla concorrenza intracomunitaria a partire dal 1969, anno di entrata in vigore del regolamento n. 1018/68. Essa ne deduce che «gli aiuti previsti dalle leggi regionali n. 4/85 e n. 28/81 rafforzano la posizione finanziaria e quindi le possibilità di azione delle imprese di autotrasporto merci in conto terzi del Friuli-Venezia Giulia nei confronti dei loro concorrenti (...) dal 1969 per le imprese che effettuano trasporti internazionali, in modo tale che possono incidere sugli scambi intracomunitari» (punto VII, ultimo capoverso, della decisione impugnata).
- 21 Esaminando poi se gli aiuti così qualificati come aiuti di Stato possano beneficiare di una deroga, la Commissione considera che gli aiuti al finanziamento di materiale per il trasporto combinato possono beneficiare dell'esenzione prevista dall'art. 3, n. 1, lett. e), del regolamento n. 1107/70, relativo agli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo del trasporto combinato. Per quanto riguarda gli altri aiuti controversi (in prosieguo: gli «aiuti di cui trattasi» o gli «aiuti controversi»), essi non potrebbero beneficiare della deroga prevista all'art. 3, n. 1, lett. d), del

regolamento n. 1107/70 a causa della mancanza di una situazione di sovraccapacità e di un piano di risanamento del settore. Del pari, le deroghe di cui all'art. 92, n. 3, lett. a) e c), del Trattato, a favore degli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo economico di talune regioni, non sarebbero applicabili, da un lato, a causa della mancanza di un piano di sviluppo regionale riguardante tutti i settori dell'economia regionale e, dall'altro, per il fatto che non tutto il territorio del Friuli-Venezia Giulia fa parte delle regioni che possono beneficiare delle deroghe. Per quanto riguarda le deroghe previste dall'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato a favore degli aiuti settoriali, esse non si applicherebbero agli aiuti di cui trattasi, in quanto questi non si accompagnano ad alcuna azione di interesse comune, come ad esempio un piano di ristrutturazione del settore. Inoltre, gli aiuti alle operazioni di locazione finanziaria relative all'acquisto di nuovi veicoli costituirebbero aiuti al funzionamento (punto VIII, dodicesimo capoverso, della decisione impugnata).

- 22 La Commissione conclude ritenendo che «gli aiuti concessi in forza delle leggi regionali n. 28/81 e n. 4/85 a favore di imprese di autotrasporto merci della Regione Friuli-Venezia Giulia che esercitano tale attività a livello nazionale a decorrere dal 1° luglio 1990 e a favore di imprese che esercitano l'attività di trasporto internazionale siano incompatibili con il mercato comune, ai sensi dell'articolo 92 del trattato» (punto VIII, ultimo capoverso, della decisione impugnata).

Procedimenti connessi

- 23 Con atto introduttivo registrato nella cancelleria della Corte il 28 ottobre 1997 la Repubblica italiana ha proposto un ricorso diretto ad ottenere, in via principale, l'annullamento della decisione impugnata e, in subordine, l'annullamento di tale decisione nella parte in cui impone, all'art. 5, il recupero degli aiuti concessi a decorrere dal 1° luglio 1990 (causa C-372/97).

- 24 Con atti depositati presso la cancelleria del Tribunale fra il 12 dicembre 1997 e il 26 gennaio 1998, 151 imprese che avevano beneficiato degli aiuti della Regione Friuli-Venezia Giulia hanno presentato a loro volta ricorsi diretti all'annullamento della decisione impugnata. Tali procedimenti sono stati riuniti con ordinanza 16 giugno 1998 del presidente della Prima Sezione ampliata. La trattazione orale ha avuto luogo in data 15 settembre 1999. Con sentenza 15 giugno 2000 il Tribunale ha annullato l'art. 2 della decisione impugnata, nella parte in cui dichiara illegittimi gli aiuti concessi a decorrere dal 1° luglio 1990 alle imprese esercitanti esclusivamente attività di trasporto locale, regionale o nazionale, e l'art. 5 della medesima decisione, nella parte in cui obbliga la Repubblica italiana a recuperare tali aiuti. Il Tribunale ha respinto il ricorso per il resto (sentenza 15 giugno 2000, Alzetta Mauro e a./Commissione, cause riunite T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, da T-600/97 a T-607/97, T-1/98, da T-3/98 a T-6/98 e T-23/98, Racc. pag. II-2319). Contro tale sentenza è stato proposto un ricorso di impugnazione, attualmente pendente dinanzi alla Corte (causa C-298/00 P).

Procedimento e conclusioni delle parti

- 25 Con atto introduttivo registrato presso la cancelleria del Tribunale il 10 novembre 1997 la ricorrente ha proposto il presente ricorso.
- 26 Con atto depositato nella cancelleria del Tribunale il 19 febbraio 1998 la Commissione ha sollevato un'eccezione di irricevibilità ai sensi dell'art. 114, n. 1, del regolamento di procedura del Tribunale. Il 14 luglio 1998 il Tribunale, a norma dell'art. 114, n. 3, del detto regolamento, ha deciso di aprire la fase orale limitatamente all'esame di tale eccezione. Quest'ultima è stata respinta con sentenza del Tribunale 15 giugno 1999, causa T-288/97, Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia/Commissione (Racc. pag. II-1871).
- 27 Successivamente a tale sentenza, la ricorrente non ha depositato alcuna replica nel termine prescritto e la fase scritta si è conclusa il 10 febbraio 2000. Oltre a

ciò, la ricorrente, a richiesta del Tribunale, ha presentato in data 4 settembre 2000 le proprie osservazioni scritte relative alle conseguenze, sul caso in esame, della citata sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione. Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Quarta Sezione ampliata) ha deciso di aprire la fase orale.

28 Le parti sono state sentite nelle loro difese e nelle risposte fornite ai quesiti posti dal Tribunale all'udienza del 13 dicembre 2000.

29 La ricorrente conclude che il Tribunale voglia:

— in via principale, annullare la decisione impugnata;

— in subordine, annullare l'art. 5 della decisione impugnata, che impone il recupero degli aiuti corrisposti a partire dal 1° luglio 1990, maggiorati degli interessi;

— condannare la Commissione alle spese.

30 La convenuta conclude che il Tribunale voglia:

— respingere integralmente il ricorso;

— condannare la ricorrente alle spese.

- 31 All'udienza la convenuta ha presentato le proprie osservazioni in merito alla conseguenze da trarre, nel caso di specie, dalla citata sentenza Alzetta Mauro e a./ Commissione. Essa ha parzialmente rinunciato alle proprie conclusioni intese al rigetto del ricorso, precisamente nei limiti in cui quest'ultimo mira ad ottenere, da un lato, l'annullamento dell'art. 2 della decisione impugnata nella parte in cui dichiara illegittimi gli aiuti concessi a decorrere dal 1° luglio 1990 alle imprese esercitanti esclusivamente attività di trasporto locale, regionale o nazionale e, dall'altro, l'annullamento dell'art. 5 della medesima decisione nella parte in cui impone alla Repubblica italiana di recuperare tali aiuti.

In diritto

- 32 A sostegno della propria domanda di annullamento la ricorrente fa valere, in sostanza, diversi motivi, che occorre riunire ed esaminare come segue: in primo luogo, la violazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato, del principio della certezza del diritto e dell'obbligo di motivazione; in secondo luogo, la violazione dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato, dell'art. 3, n. 1, lett. d) ed e), del regolamento n. 1107/70, un difetto di motivazione nonché l'asserita impossibilità di distinguere gli aiuti considerati nella decisione impugnata compatibili con il mercato comune da quelli non considerati tali e, pertanto, di dare esecuzione a tale decisione; in terzo luogo, l'erronea qualificazione degli aiuti controversi come aiuti nuovi; in quarto luogo, la violazione dei principi di tutela del legittimo affidamento e di proporzionalità nonché l'omessa motivazione per quanto attiene al recupero degli aiuti.

Quanto all'asserita violazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato, del principio della certezza del diritto e dell'obbligo di motivazione

Argomenti delle parti

33 La parte ricorrente sottolinea come gli aiuti controversi siano di minima entità e siano destinati a piccole e medie imprese. Pertanto, essi non sarebbero idonei a incidere sugli scambi tra gli Stati membri. Nelle sue osservazioni in merito alla citata sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione, la Regione fa valere che, in proposito, tale pronuncia (punti 84 e seguenti) racchiude in sé una contraddizione. Infatti, il Tribunale in detta sentenza affermerebbe, da un lato, che l'entità minima degli aiuti controversi e la dimensione relativamente modesta delle imprese beneficiarie non consentono di escludere un'incidenza di tali aiuti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri e citerebbe, dall'altro, la sentenza 30 aprile 1998, causa T-214/95, Vlaams Gewest/Commissione (Racc. pag. II-717, punto 49), nella quale il medesimo giudice ha statuito che «[a]nche un aiuto di entità relativamente esigua può incidere sugli scambi fra Stati membri qualora, come nella fattispecie, il settore nel quale opera l'impresa che ne fruisce sia caratterizzato da una forte concorrenza». Orbene, secondo la ricorrente, un settore nel quale l'ingresso sul mercato era sottoposto ad un regime di contingentamento — come nel caso del trasporto internazionale su strada fino al 1992 e del cabotaggio fino al 1998 — non può essere considerato come un settore «caratterizzato da una forte concorrenza».

34 A sostegno di tale tesi, la ricorrente, all'udienza, rispondendo ad un quesito del Tribunale, ha fatto valere che le imprese di autotrasporto merci con sede nella Regione sono assai numerose, mentre le autorizzazioni di trasporto sono state attribuite alla Repubblica italiana in numero relativamente limitato. In particolare, la maggior parte delle imprese con sede nella Regione, nell'ordine di diverse migliaia, eserciterebbe la propria attività con un solo veicolo e non sarebbe attrezzata per effettuare trasporti internazionali. Le imprese di maggiori dimensioni utilizzerebbero da 100 a 150 veicoli, ossia un parco veicoli che

corrisponderebbe a quello delle piccole imprese di trasporto merci negli altri Stati membri. Ora, nell'ambito del regime di contingentamento applicabile nel settore del trasporto internazionale, il numero massimo di autorizzazioni attribuite alla Repubblica italiana sarebbe stato di 7 770, nel 1992. Tale cifra sarebbe stata sensibilmente inferiore negli anni precedenti. Nel settore del cabotaggio sarebbero state concesse 3 520 autorizzazioni nel 1993, con un aumento del 30% per ogni anno successivo fino alla completa liberalizzazione del mercato, avvenuta il 1° gennaio 1998. Pertanto, nell'ambito dei regimi di contingentamento la concorrenza sarebbe stata estremamente ridotta, o addirittura quasi inesistente.

- 35 Inoltre, gli aiuti controversi andrebbero logicamente assimilati ai cosiddetti aiuti «de minimis», esonerati dall'obbligo di notifica, contemplati dal punto 3.2 della disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese adottata dalla Commissione il 20 maggio 1992 (GU 1992, C 213, pag. 1), modificata dalla comunicazione del 6 marzo 1996 relativa agli aiuti de minimis (GU 1996, C 68, pag. 9) e dalla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato alle piccole e medie imprese del 23 luglio 1996 (GU 1996, C 213, pag. 4). La Commissione, limitandosi a ricordare nella decisione impugnata (punto VII, primo capoverso) il contenuto generale degli atti sopra citati — i quali escludono dal campo di applicazione della regola de minimis gli aiuti concessi nel settore dei trasporti, in quanto sottoposti ad una disciplina speciale —, avrebbe violato l'obbligo di motivazione ad essa incombente nonché il principio della certezza del diritto. Infatti, in materia di aiuti di Stato, la Commissione, indipendentemente dal settore di attività interessato, e comunque in assenza di una normativa specifica, sarebbe tenuta ad ispirarsi ai criteri generali che informano la politica ed il regime giuridico della concorrenza.

- 36 Oltre a ciò, la quasi totalità dei beneficiari degli aiuti di cui trattasi eserciterebbe le proprie attività entro i limiti del territorio regionale. A questo proposito la Commissione si sarebbe limitata a prospettare un rischio di incidenza degli aiuti sugli scambi tra gli Stati membri e sulla concorrenza, constatando che, a partire dal 1° luglio 1990, le imprese della Regione Friuli-Venezia Giulia sono, in linea di principio, in concorrenza con tutti gli altri trasportatori italiani e comunitari che

svolgono attività di cabotaggio in Italia. Essa avrebbe ommesso, in particolare, di dimostrare che talune imprese comunitarie titolari di un'autorizzazione di cabotaggio avevano subito un pregiudizio per effetto degli aiuti controversi.

- 37 La Commissione avrebbe dovuto altresì fornire la prova che gli aiuti di cui trattasi hanno rafforzato la posizione delle imprese operanti sul mercato del trasporto internazionale sino alla fine del periodo di contingentamento, ossia fino al 31 dicembre 1992. Ora, gli autotrasportatori della Regione Friuli-Venezia Giulia deterrebbero solo una quota marginale di tale mercato, di guisa che l'incidenza degli aiuti di cui trattasi su quest'ultimo sarebbe stata insignificante.
- 38 Per tutti questi motivi, nel caso di specie non risulterebbero soddisfatti i presupposti di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato.
- 39 La Commissione replica che, nella decisione impugnata, essa enuncia in maniera esplicita e precisa i motivi per i quali gli aiuti di cui trattasi sono stati ritenuti idonei a incidere sugli scambi tra gli Stati membri e ad alterare la concorrenza. In tale decisione (punto VII) la convenuta esporrebbe, in particolare, le ragioni per le quali la regola de minimis non è applicabile nella fattispecie. Inoltre, la Commissione non sarebbe in alcun modo tenuta a dimostrare le effettive conseguenze degli aiuti controversi.
- 40 Nel corso della trattazione orale la convenuta ha contestato la tesi della ricorrente secondo cui i regimi di contingentamento in questione avrebbero eliminato quasi

del tutto la concorrenza. Essa, in particolare, ha rilevato come il settore del trasporto internazionale fosse assai concorrenziale, in quanto il numero di autorizzazioni accordate era considerevole e queste ultime abilitavano i relativi titolari ad effettuare trasporti internazionali senza limitazioni per un periodo di un anno.

Giudizio del Tribunale

- 41 In via preliminare occorre ricordare che, in materia di aiuti di Stato, i due presupposti di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato, relativi all'incidenza sugli scambi tra gli Stati membri ed alla distorsione della concorrenza, sono, in generale, indissolubilmente connessi. In particolare, allorché un aiuto finanziario concesso dallo Stato rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi intracomunitari, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto (sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione, citata, punto 81, e giurisprudenza ivi citata).
- 42 Nel caso di specie la Commissione ha sviluppato un analogo ragionamento nella decisione impugnata. Essa ha innanzitutto constatato che gli aiuti di cui trattasi riducevano i costi normali delle imprese di un settore specifico, quello dell'autotrasporto merci in conto terzi, in una regione specifica, la Regione Friuli-Venezia Giulia, il che poteva comportare una distorsione della concorrenza (punto VI, ultimo capoverso, della decisione impugnata). Essa ha concluso che «il rafforzamento della posizione di imprese di un determinato settore nel quale esistono scambi intracomunitari rischia di incidere su detti scambi ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato» (punto VII, ultimo capoverso, della decisione impugnata).
- 43 Occorre quindi esaminare la fondatezza di tali valutazioni alla luce delle circostanze del caso di specie e degli argomenti della ricorrente.

- 44 Quanto, anzitutto, all'argomento della ricorrente fondato sul modesto ammontare degli aiuti controversi, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza consolidata, anche un aiuto di entità relativamente esigua può incidere sugli scambi fra Stati membri qualora il settore nel quale opera l'impresa che ne fruisce sia caratterizzato da una forte concorrenza (sentenza *Vlaams Gewest/Commissione*, citata, punto 49).
- 45 Nel caso di specie, contrariamente a quanto asserito dalla ricorrente, i regimi di contingentamento in vigore dal 1969 al 1993 sul mercato dell'autotrasporto internazionale e dal 1990 al 1998 su quello del cabotaggio hanno consentito l'instaurazione di una situazione di concorrenza effettiva nel limite dei contingenti fissati, situazione che poteva essere alterata a seguito della concessione degli aiuti di cui trattasi, come già evidenziato dal Tribunale nella citata sentenza *Alzetta Mauro e a./Commissione* (punto 92). Infatti, ai sensi delle pertinenti disposizioni dei regolamenti nn. 1018/68, 4059/89 e 3118/93, le autorizzazioni comunitarie, rilasciate a nome del trasportatore e utilizzabili per un solo veicolo, erano concesse, all'interno dei contingenti nazionali, per una durata di un anno per quanto riguarda il trasporto internazionale e di due mesi per il cabotaggio. Durante tali periodi di validità i titolari di un'autorizzazione di trasporto internazionale o di un'autorizzazione di cabotaggio erano abilitati ad effettuare con un veicolo, senza limitazioni, trasporti di merci, rispettivamente, tra gli Stati membri di loro scelta e all'interno di qualsiasi Stato membro.
- 46 Inoltre, a causa della struttura del mercato — caratterizzata nel settore dell'autotrasporto merci dalla presenza di un gran numero di imprese di esigue dimensioni —, anche un aiuto di entità relativamente modesta è in grado di rafforzare la posizione dell'impresa beneficiaria rispetto a quella dei concorrenti di quest'ultima negli scambi intracomunitari. Pertanto, in tale contesto, gli effetti di un aiuto di importo relativamente esiguo sulla concorrenza e sugli scambi possono non essere trascurabili. Ne consegue che un aiuto siffatto non può ritenersi di scarsa importanza.
- 47 Posto che gli aiuti controversi erano idonei a incidere sensibilmente sugli scambi tra gli Stati membri e sulla concorrenza, la convenuta ha correttamente ritenuto

che nella fattispecie risultassero soddisfatti i presupposti di cui all'art. 92, n. 1, del Trattato. Sotto tale profilo, la decisione impugnata non viola il principio della certezza del diritto. Infatti, la disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese, adottata il 20 maggio 1992, che ha introdotto la regola de minimis in relazione agli aiuti di Stato concessi alle piccole e medie imprese, e la comunicazione del 6 marzo 1996 relativa agli aiuti de minimis escludono espressamente il settore dei trasporti dall'ambito di applicazione di tale regola.

- 48 Infine, la Commissione ha sufficientemente motivato la decisione impugnata su tale punto, indicando, in modo succinto ma chiaro, i motivi per i quali gli aiuti controversi sono idonei a incidere sugli scambi tra gli Stati membri ed a falsare la concorrenza. Inoltre, essa ha confutato le obiezioni sollevate dal governo italiano durante il procedimento amministrativo. A questo proposito, nella decisione impugnata (punto VII, primo capoverso), la Commissione ha precisato in particolare, da un lato, che la summenzionata disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese nonché la regola de minimis sono state adottate solo nel 1992 e, dall'altro, che, «secondo l'articolo 2, punto 2, della disciplina suddetta, il settore dei trasporti risulta escluso, in quanto sono dettate per tale comparto norme speciali in materia di concorrenza».
- 49 Per quanto riguarda, in secondo luogo, la censura relativa all'asserita mancanza di prova di un'effettiva incidenza degli aiuti controversi sugli scambi intracomunitari e sulla concorrenza, occorre sottolineare che i presupposti di applicazione di cui all'art. 92, n. 1, del Trattato risultano soddisfatti qualora gli aiuti di Stato minaccino di falsare la concorrenza e siano idonei a incidere sugli scambi tra gli Stati membri (sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione, punto 80, e sentenze ivi citate).
- 50 Pertanto, contrariamente a quanto affermato dalla ricorrente, la Commissione non era tenuta a dimostrare che gli aiuti di cui trattasi avevano inciso sulla capacità concorrenziale di talune imprese di trasporti.

- 51 Inoltre, quanto all'argomento della ricorrente secondo cui la maggior parte delle imprese beneficiarie degli aiuti di cui trattasi esercita la propria attività esclusivamente a livello locale, è opportuno ricordare che, secondo una giurisprudenza consolidata, un aiuto può essere idoneo a incidere sugli scambi tra gli Stati membri ed a falsare la concorrenza anche se l'impresa beneficiaria che si trova in concorrenza con produttori di altri Stati membri non partecipa direttamente alle esportazioni. Una situazione siffatta può presentarsi anche quando non vi sia eccesso di capacità nel settore in questione. Infatti, quando uno Stato membro concede un aiuto ad un'impresa, la produzione interna può risultarne invariata o aumentare, con la conseguenza che si riducono le possibilità delle imprese con sede in altri Stati membri di esportare i loro prodotti nel mercato di questo Stato.
- 52 Pertanto, nella decisione impugnata (punto VII), la Commissione ha giustamente respinto l'argomento fatto valere dal governo italiano durante il procedimento amministrativo secondo cui più dell'80% dei beneficiari è costituito da imprese molto piccole, dedite esclusivamente al trasporto locale, avendo essa constatato che il carattere locale dell'attività non rappresenta un criterio che consenta di escludere ripercussioni sugli scambi intracomunitari, successivamente all'apertura parziale del mercato del cabotaggio alla concorrenza, avvenuta il 1° luglio 1990.
- 53 Allo stesso modo, per quanto attiene al trasporto internazionale, parzialmente aperto alla concorrenza comunitaria a partire dal 1969 e completamente liberalizzato dal 1° gennaio 1993, nella decisione impugnata (punto VII, capoversi nono e decimo), la Commissione ha respinto l'obiezione sollevata dal governo italiano secondo cui i trasportatori della Regione Friuli-Venezia Giulia rappresenterebbero una quota marginale di questo tipo di trasporto, sicché la concorrenza da essi esercitata in tale settore sarebbe poco significativa. Dopo aver sottolineato che il carattere limitato della concorrenza non può escludere l'applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato nel settore dell'autotrasporto, essa

ha giustamente constatato che gli aiuti di cui trattasi rafforzano la posizione finanziaria e quindi le possibilità di azione degli autotrasportatori di merci in conto terzi della Regione Friuli-Venezia Giulia nei confronti dei loro concorrenti e possono pertanto incidere sugli scambi tra Stati membri.

- 54 Ne consegue che l'attività essenzialmente locale della maggior parte dei beneficiari degli aiuti di cui trattasi e l'esistenza di regimi di contingentamento non erano tali da ostare all'incidenza di tali aiuti sugli scambi tra gli Stati membri e sulla concorrenza, come già statuito dal Tribunale nella citata sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione (punti 91-97).
- 55 Per tutte queste ragioni, i motivi relativi alla violazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato, alla violazione del principio della certezza del diritto nonché ad un presunto difetto di motivazione devono essere dichiarati infondati.

Quanto all'asserita violazione dell'art. 3, n. 1, lett. d) ed e), del regolamento n. 1107/70, dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e dell'obbligo di motivazione, nonché all'asserita impossibilità di distinguere gli aiuti considerati nella decisione impugnata compatibili con il mercato comune da quelli non considerati tali e, pertanto, di dare esecuzione alla decisione impugnata

Argomenti delle parti

- 56 La ricorrente sostiene che la Commissione, ritenendo che la maggior parte degli aiuti di cui trattasi non soddisfasse i presupposti per beneficiare delle deroghe

previste dall'art. 3, n. 1, lett. d) ed e), del regolamento n. 1107/70 e dall'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato, ha violato tali norme e non ha sufficientemente motivato in diritto tale punto della decisione impugnata.

- 57 In primo luogo, la ricorrente contesta la decisione impugnata nella parte in cui stabilisce che gli aiuti di cui trattasi non possono beneficiare della deroga di cui all'art. 3, n. 1, lett. d), del regolamento n. 1107/70 in quanto i medesimi non si inserivano in alcun piano di risanamento del settore ai sensi della detta norma e non erano diretti a rimuovere una situazione di sovraccapacità del settore medesimo. Contrariamente a quanto affermato dalla Commissione, tutti questi aiuti rientrerebbero nell'ambito di un progetto di ristrutturazione del settore dell'autotrasporto merci efficace e rispettoso delle norme comunitarie, che era stato peraltro comunicato alla detta istituzione. Inoltre, le sovvenzioni per i contratti di locazione finanziaria per l'acquisto di veicoli nuovi sarebbero destinate non ad aumentare la capacità — essendo questa bloccata per effetto del regime delle autorizzazioni —, bensì a consentire una ristrutturazione qualitativa, segnatamente al fine di porre termine allo sfruttamento eccessivo dei mezzi e del personale, comportante ripercussioni negative in termini di sicurezza.

- 58 Per quanto riguarda, in secondo luogo, gli aiuti destinati al finanziamento dei materiali per il trasporto combinato, i quali fruiscono di una deroga ai sensi dell'art. 3, n. 1, lett. e), del regolamento n. 1107/70, la Regione, nelle sue osservazioni in merito alle conseguenze della citata sentenza *Alzetta Mauro e a./Commissione*, rileva come in tale pronuncia il Tribunale non sia stato chiamato a statuire in ordine a tale questione. La ricorrente sostiene che la Commissione, ritenendo che soltanto il 10-15% degli aiuti di cui trattasi potessero beneficiare di tale deroga, ha commesso un errore di valutazione. L'art. 3, n. 1, lett. e), del regolamento n. 1107/70 farebbe riferimento, in generale, agli aiuti relativi «agli investimenti per le attrezzature fisse e mobili necessarie al trasbordo». Ora, tutti gli aiuti controversi soddisferebbero tale condizione. A questo proposito, le autorità italiane avrebbero precisato che la percentuale del 10-15% degli aiuti controversi, che esse avevano indicato per gli aiuti destinati al finanziamento di materiale per il trasporto combinato, rappresentava una quota media e che

sarebbe impossibile verificare l'effettiva utilizzazione dei materiali oggetto di finanziamento, i quali si presterebbero ad essere usati sia per il trasporto su gomma che per il trasporto intermodale di container, casse mobili e semirimorchi ad uso combinato.

59 Inoltre, la ricorrente sostiene che le autorità nazionali e regionali si trovano nell'impossibilità di identificare gli aiuti da recuperare. Le dette autorità non sarebbero in grado di dare attuazione alla decisione impugnata, dato che questa è assolutamente imprecisa per ciò che riguarda gli aiuti rientranti nella previsione dell'art. 3 del suo dispositivo, che dichiara compatibili con il mercato comune gli aiuti per il finanziamento dei materiali destinati al trasporto combinato.

60 In terzo luogo, gli aiuti controversi soddisferebbero i presupposti per la deroga previsti dall'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato. Tali aiuti mirerebbero a facilitare lo sviluppo delle attività economiche nel settore dei trasporti, nel rispetto dell'ambiente e tenuto conto delle peculiarità regionali. Infatti, per la sua particolare situazione geografica, la Regione Friuli-Venezia Giulia avrebbe bisogno di essere «difesa» — vista la modesta quota del mercato internazionale dell'autotrasporto merci detenuta dalle imprese con sede in tale Regione — di fronte alla concorrenza dei paesi non appartenenti alla Comunità europea, quali l'Austria (fino al 1994), la Croazia e la Slovenia. Inoltre, gli aiuti di cui trattasi si inserirebbero in un progetto di ristrutturazione qualitativa delle imprese interessate, ciò che risulterebbe dalla natura stessa di tali aiuti, diretti a realizzare obiettivi ben definiti dalla legge. Tali aiuti interverrebbero in un settore non caratterizzato da una situazione di sovraccapacità, come la stessa Commissione avrebbe riconosciuto. Nessun significato giuridico potrebbe essere attribuito al semplice dato formale dell'inesistenza di un atto delle autorità italiane, nazionali o regionali, specificamente denominato «piano di ristrutturazione». Per contro, occorrerebbe valutare la portata reale e concreta degli aiuti nel loro contesto economico. Nella fattispecie, gli aiuti di cui trattasi — decrescenti nel tempo, di ammontare minimo e destinati perlopiù ad imprese assai piccole — non

sarebbero stati idonei ad alterare le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune. D'altro canto, la Regione non avrebbe dato corso alle richieste per la concessione di tali aiuti presentate negli anni 1994 e 1995.

- 61 La Regione, nelle sue osservazioni in merito alla citata sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione, come pure all'udienza, rispondendo ad un quesito del Tribunale, ha prospettato la tesi secondo cui la stessa Commissione, nel progetto di regolamento (CE) relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del Trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese (GU 2000, C 89, pag. 15), avrebbe riconosciuto che gli aiuti concessi alle piccole imprese nel settore dei trasporti devono essere considerati compatibili con il mercato comune ai sensi dell'art. 87, n. 3, CE. Infatti, il detto progetto di regolamento di esenzione per categoria, adottato in forza dei poteri conferiti alla Commissione dal regolamento (CE) del Consiglio 7 maggio 1998, n. 994, sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del Trattato che istituisce la Comunità europea a determinate categorie di aiuti di Stato orizzontali (GU L 142, pag. 1), non menzionerebbe il settore dei trasporti tra quelli esclusi dal campo di applicazione dell'esenzione.
- 62 In primo luogo, la convenuta sostiene che per quanto la riguarda i presupposti di applicazione dell'art. 3, n. 1, lett. d), del regolamento n. 1107/70 — consistenti in una situazione di sovraccapacità comportante gravi difficoltà strutturali nel settore dei trasporti e nell'esistenza di un piano di risanamento — non risultano soddisfatti nel caso di specie.
- 63 In secondo luogo, la Commissione contesta l'interpretazione della ricorrente secondo cui la deroga prevista dall'art. 3, n. 1, lett. e), del regolamento n. 1107/70 avrebbe dovuto essere estesa all'insieme degli aiuti concessi ai sensi delle leggi controverse, ivi compresi gli aiuti destinati al rinnovo del parco veicoli.
- 64 In terzo luogo, l'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato dovrebbe essere interpretato nel senso che gli aiuti settoriali possono essere considerati compatibili soltanto nel

caso in cui i loro effetti negativi sugli scambi e sulla concorrenza siano compensati da concreti vantaggi per l'interesse comune ed a condizione che il raffronto venga effettuato dal punto di vista comunitario e non da quello di un solo Stato membro (sentenza del Tribunale 15 settembre 1998, cause riunite T-126/96 e T-127/97, Breda Fucine Meridionali/Commissione, Racc. pag. II-3437, punti 97 e seguenti, e sentenza della Corte 17 settembre 1980, causa 730/79, Philip Morris/Commissione, Racc. pag. 2671, punto 26). In tale ottica, la predisposizione di un piano di ristrutturazione che specifichi in maniera dettagliata i vantaggi per l'interesse comune che porterebbe la corresponsione degli aiuti controversi potrebbe costituire, in linea di principio, un'azione rientrante nell'interesse comune, atta a compensare gli effetti distorsivi di tali aiuti sulla concorrenza e sugli scambi.

Giudizio del Tribunale

65 Per ciò che riguarda, in primo luogo, l'applicazione dell'art. 3, n. 1, lett. d), del regolamento n. 1107/70 occorre ricordare che tale norma autorizza soltanto, a determinate condizioni, gli aiuti accordati per eliminare, nel quadro di un piano di risanamento, una sovraccapacità comportante gravi difficoltà strutturali.

66 Ora, nel caso di specie, nessun elemento agli atti consente di presumere l'esistenza di una sovraccapacità del genere. Al contrario, dalla decisione impugnata (punto VIII, secondo capoverso) risulta che le autorità italiane, nelle loro osservazioni in merito alla decisione di avvio del procedimento, hanno sottolineato che nella Regione Friuli-Venezia Giulia «non [esisteva] una sovraccapacità nel settore, bensì un sottodimensionamento del parco mezzi quantificabile nella misura del 20% circa rispetto alle effettive necessità, che sta a significare un eccessivo sfruttamento di mezzi e personale del settore regionale». Tale affermazione risulta corroborata dall'argomento, fatto valere dalla ricorrente, secondo cui gli aiuti

controversi mirano a rimediare alle difficoltà strutturali derivanti da un eccessivo sfruttamento del materiale e del personale.

- 67 Per giunta, è giocoforza constatare che i regimi di aiuti di cui trattasi non si riferiscono in alcun modo alla necessità di non aumentare la capacità del settore e non pongono alcuna condizione intesa ad evitare un simile aumento. Inoltre, l'affermazione della ricorrente secondo cui gli aiuti controversi rientravano in un «progetto» di ristrutturazione del settore dell'autotrasporto merci è assai generica e non vale a dimostrare che tali aiuti si inserissero nell'ambito di un piano di risanamento che li avrebbe preceduti ed avrebbe accompagnato la loro attuazione, secondo quanto prescritto dall'art 3, n. 1, lett. d), del regolamento n. 1107/70.
- 68 In secondo luogo, ugualmente infondata è la tesi della ricorrente secondo cui la convenuta avrebbe violato l'art. 3, n. 1, lett. e), del regolamento n. 1107/70 per aver ritenuto, nella decisione impugnata, che soltanto il 10-15% degli aiuti controversi fosse destinato al trasporto combinato e potesse quindi beneficiare di una deroga ai sensi di tale norma. Infatti, la ricorrente si limita a sostenere che tutto il materiale — anche quello non specifico — utilizzato nell'ambito del trasporto combinato rientra nelle previsioni della detta norma. Ora, siffatta interpretazione è incompatibile con il tenore letterale dell'art. 3, n. 1, lett. e), del regolamento n. 1107/70, il quale fa salvi gli aiuti che «mirano a facilitare lo sviluppo del trasporto combinato», qualora questi si riferiscano, in particolare, ad «investimenti per le attrezzature fisse e mobili necessarie al trasbordo» ovvero ad «investimenti in materiali di trasporto adattati specificamente al trasporto combinato e destinati a suo uso esclusivo». La tesi propugnata dalla ricorrente è altresì inconciliabile con gli obiettivi perseguiti da tale norma, quali risultano dal quarto, quinto e sesto 'considerando' del regolamento (CEE) del Consiglio 7 dicembre 1992, n. 3578, che modifica il regolamento n. 1107/70 (GU L 364, pag. 11), vale a dire la rapida realizzazione della coesione economica e sociale della Comunità mediante l'agevolazione del «trasporto combinato», in particolare qualora quest'ultimo offra un'alternativa ad interventi infrastrutturali non realizzabili a breve termine, l'incoraggiamento alle piccole e medie imprese a ricorrere a questo tipo di trasporto e lo sviluppo di nuove tecniche bimodali e di trasbordo.

- 69 Inoltre, l'accertamento della Commissione secondo cui il 10-15% del totale degli aiuti controversi era destinato al finanziamento di materiali per il trasporto combinato si basa sulle informazioni fornite dal governo italiano nel corso del procedimento amministrativo.
- 70 A questo proposito, nella decisione impugnata (punti II e VIII, sesto capoverso), la Commissione ha chiaramente specificato che nel sistema di aiuti in questione, gli aiuti al trasporto combinato — dichiarati compatibili con l'art. 92, n. 1, del Trattato ai sensi dell'art. 3, n. 1, lett. e), del regolamento n. 1107/70 — erano destinati all'acquisto di casse mobili e di impianti per l'aggancio delle stesse su veicoli e semirimorchi ad uso intermodale.
- 71 In tali circostanze, del pari infondata è la tesi della ricorrente in merito all'impossibilità di distinguere, nella decisione impugnata, gli aiuti destinati al trasporto combinato, come tali fruente di una deroga, dagli aiuti dichiarati incompatibili con il mercato comune. Pertanto, contrariamente a quanto sostenuto dalla ricorrente, le autorità nazionali o regionali non si trovano nell'impossibilità di dare attuazione alla decisione impugnata.
- 72 In terzo luogo, per quanto riguarda le deroghe in favore degli aiuti settoriali previste all'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato, si deve rilevare che, nel caso di specie, gli aiuti controversi non rientrano in nessuna delle discipline comunitarie che fissano, in funzione della finalità perseguita, gli orientamenti che la Commissione si impone nell'applicazione, in particolare, di tale disposizione. Gli aiuti che non rientrano in nessuna di tali discipline possono ciononostante fruire di una deroga, qualora essi mirino ad agevolare lo sviluppo di talune attività senza per questo alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, conformemente all'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato.

- 73 Tale disposizione è stata interpretata dal giudice comunitario nel senso che le valutazioni economiche nell'applicazione della detta disposizione devono essere effettuate in un contesto comunitario, il che significa che la Commissione ha l'obbligo di esaminare l'impatto dell'aiuto sulla concorrenza e sul commercio intracomunitario. Incombe alla Commissione soppesare, nell'ambito di questo esame, gli effetti positivi dell'aiuto in rapporto agli effetti negativi sulle condizioni degli scambi e sulla conservazione di una concorrenza non falsata (sentenze della Corte Philip Morris/Commissione, citata, punti 24 e 26, e 14 settembre 1994, cause riunite da C-278/92 a C-280/92, Spagna/Commissione, Racc. pag. I-4103, punto 51; sentenza del Tribunale 25 giugno 1998, cause riunite T-371/94 e T-394/94, British Airways e a./Commissione, Racc. pag. II-2405, punti 282 e 283).
- 74 Ora, occorre ricordare che l'art. 92, n. 3, del Trattato conferisce alla Commissione un ampio potere discrezionale ai fini dell'adozione di una decisione di deroga al principio dell'incompatibilità degli aiuti di Stato col mercato comune, sancito dal n. 1 del detto articolo. L'esame che deve essere svolto dalla Commissione implica la presa in considerazione e la valutazione di fatti e circostanze economici complessi. Poiché il giudice comunitario non può sostituire la propria valutazione dei fatti, in particolare sul piano economico, a quella dell'autore di una siffatta decisione, il sindacato del Tribunale deve limitarsi, a tale riguardo, alla verifica dell'osservanza delle norme di procedura e di motivazione, dell'esattezza materiale dei fatti nonché dell'insussistenza di errore manifesto di valutazione e di sviamento di potere (v., ad esempio, sentenze della Corte Philip Morris, citata, punti 17 e 24; 21 marzo 1990, causa C-142/87, Belgio/Commissione, cosiddetta sentenza «Tubemeuse», Racc. pag. I-959, punto 56, e 21 marzo 1991, causa C-303/88, Italia/Commissione, Racc. pag. I-1433, punto 34; sentenza del Tribunale 5 novembre 1997, causa T-149/95, Ducros/Commissione, Racc. pag. II-2031, punto 63).
- 75 Nel caso di specie risulta dal fascicolo che, contrariamente a quanto asserito dalla ricorrente, nel corso del procedimento amministrativo le autorità italiane non hanno fornito alcun elemento preciso riguardante, in particolare, un piano concreto e dettagliato di ristrutturazione del settore dell'autotrasporto merci in conto terzi. Al contrario, le dette autorità hanno dichiarato che, nell'immediato, non era necessario alcun piano di ristrutturazione e si sono limitate ad alludere, per il resto, ad eventuali misure dirette alla razionalizzazione del settore da

attuarsi, in particolare, mediante provvedimenti destinati a favorire le fusioni ed incentivi al trasporto combinato ed intermodale, che avrebbero dovuto essere adottati a breve termine dall'amministrazione regionale (relazione integrativa, punto 2-4, secondo capoverso).

- 76 Pertanto, al punto VIII, tredicesimo capoverso, della decisione impugnata, la Commissione ha potuto concludere senza eccedere i limiti del proprio potere discrezionale che gli elementi in suo possesso non le consentivano di ritenere provato che gli aiuti controversi fossero accompagnati da un'azione d'interesse comune, come, ad esempio, un piano di ristrutturazione.
- 77 Inoltre, al punto VIII, dodicesimo capoverso, della decisione impugnata, la Commissione ha correttamente constatato che alcuni degli aiuti controversi — quali, ad esempio, i contributi sulle operazioni di locazione finanziaria per l'acquisto di veicoli e materiali per il trasporto, al fine di rinnovare il parco mezzi esistente, che, secondo la relazione integrativa, si caratterizzava per la sua vetustà — costituivano aiuti al funzionamento, ai quali non è applicabile la deroga prevista dall'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato (sentenza del Tribunale 8 giugno 1995, causa T-459/93, Siemens/Commissione, Racc. pag. II-1675, punti 77 e 78). Infatti, poiché la sostituzione di veicoli obsoleti rappresenta un costo che tutte le imprese di autotrasporto devono di regola sostenere per poter continuare a offrire i loro servizi sul mercato a condizioni competitive, tali aiuti hanno artificiosamente rafforzato la situazione finanziaria delle imprese beneficiarie a scapito delle imprese concorrenti.
- 78 Per tutte queste ragioni, i motivi attinenti alla violazione dell'art. 3, n. 1, lett. d) ed e), del regolamento n. 1107/70, alla violazione dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato, ad un presunto difetto di motivazione nonché all'asserita impossibilità di identificare gli aiuti dichiarati compatibili nella decisione impugnata e, pertanto, di dare esecuzione a quest'ultima devono essere respinti.

Quanto all'asserita erronea qualificazione degli aiuti controversi come aiuti nuovi

Argomenti delle parti

- 79 La ricorrente sostiene che gli aiuti controversi devono essere qualificati come aiuti esistenti, in quanto i medesimi sono stati istituiti da leggi del 1981 e del 1985, antecedenti alla completa liberalizzazione dei settori interessati. La Commissione, qualificando tali aiuti nella decisione impugnata come aiuti nuovi, avrebbe commesso una grave violazione delle norme di procedura di cui all'art. 93 del Trattato.
- 80 Infatti, soltanto a partire dalla completa apertura alla concorrenza del mercato dell'autotrasporto internazionale di merci e del mercato del cabotaggio — vale a dire, rispettivamente, dal 1° gennaio 1993 e dal 1° luglio 1998 — le sovvenzioni accordate in questi due settori sarebbero state idonee a incidere sugli scambi ed avrebbero perciò potuto essere qualificate come «aiuti» ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Ora, dal tenore letterale e dalla ratio dell'art. 93, n. 3, del Trattato si evincerebbe che tale norma è imperniata su un obbligo di previa notifica del «progetto di aiuto» e su un obbligo di non procedere all'attuazione di tale progetto fino alla conclusione del procedimento di controllo da parte della Commissione. Pertanto, al momento della completa liberalizzazione di un settore, gli aiuti precedentemente istituiti non rientrerebbero nelle previsioni di tale norma, nei limiti in cui tali aiuti siano già stati posti in essere.
- 81 Nelle sue osservazioni scritte in merito alle conseguenze della citata sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione, la Regione ricorda che, in tale pronuncia (punto 149), il Tribunale ha ritenuto erronea la qualifica di aiuti nuovi attribuita agli aiuti concessi, a decorrere dal 1° luglio 1990, alle imprese esercitanti esclusivamente attività di trasporto locale, regionale o nazionale.

- 82 Per quanto riguarda gli aiuti concessi ad imprese esercitanti attività di trasporto internazionale, la Regione contesta la qualificazione degli stessi come aiuti nuovi — confermata dal Tribunale nella sentenza summenzionata — operata sulla scorta del fatto che i detti aiuti sono stati istituiti dopo la liberalizzazione del mercato del trasporto internazionale, avvenuta nel 1969 per effetto del regolamento n. 1018/68, che ha instaurato un regime di contingentamento.
- 83 La ricorrente fa valere che il settore del trasporto internazionale poteva considerarsi effettivamente sottoposto al libero gioco della concorrenza soltanto a partire dalla sua completa liberalizzazione, realizzatasi mediante l'istituzione, ad opera del regolamento n. 881/92, entrato in vigore il 1° gennaio 1993, di un regime di «autorizzazioni comunitarie», che subordina l'accesso al mercato a criteri puramente qualitativi.
- 84 La tesi secondo cui il passaggio da una regolamentazione del mercato basata su criteri quantitativi ad una fondata su criteri qualitativi costituirebbe il criterio che consente di ritenere liberalizzato un determinato settore risulterebbe confermata, per analogia, dall'analisi del regime comunitario degli appalti pubblici nei settori di pubblica utilità, istituito dalla direttiva del Consiglio 14 giugno 1993, 93/38/CEE, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto, nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni (GU L 199, pag. 84). Dall'undicesimo, tredicesimo e diciannovesimo 'considerando' di questa direttiva risulterebbe che i mercati aperti alla concorrenza sono esclusi dal suo ambito di applicazione. Nella sua comunicazione ai sensi dell'art. 8 della direttiva 93/38/CEE (GU 1999, C 129, pag. 11), la Commissione avrebbe ritenuto esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva, in forza di questo articolo, un certo numero di servizi di telecomunicazioni, a seguito della liberalizzazione dei mercati nel settore delle telecomunicazioni. Orbene, tale liberalizzazione sarebbe stata caratterizzata dal passaggio da un sistema di diritti speciali o esclusivi (e quindi di limitazioni quantitative) ad un sistema di autorizzazioni (e quindi di selezione qualitativa).
- 85 La Commissione, da parte sua, ha dichiarato all'udienza che non intendeva contestare più la valutazione compiuta dal Tribunale nella citata sentenza Alzetta

Mauro e a./Commissione, laddove agli aiuti concessi, a decorrere dal 1° luglio 1990, alle imprese esercitanti esclusivamente attività di trasporto locale, regionale o nazionale era stata riconosciuta la qualifica di aiuti esistenti (v. supra, punto 31).

- 86 Essa ha tuttavia chiarito che, nella decisione impugnata, tali aiuti erano stati qualificati come aiuti nuovi in quanto lo Stato membro interessato ben poteva prevedere che tali provvedimenti sarebbero diventati, al momento della liberalizzazione del mercato, aiuti di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Secondo la Commissione, in tali circostanze, i principi della certezza del diritto e della tutela del legittimo affidamento non imponevano di qualificare tali aiuti come aiuti esistenti. D'altro canto, sarebbe allo stesso modo conforme ai detti principi il fatto che il regolamento (CE) del Consiglio 22 marzo 1999, n. 659, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del Trattato CE (GU L 83, pag. 19), non applicabile nel caso di specie, preveda — in deroga al principio secondo cui sono considerati come aiuti esistenti gli interventi diventati aiuti in seguito all'evoluzione del mercato — che «[q]ualora alcune misure diventino aiuti in seguito alla liberalizzazione di un'attività da parte del diritto comunitario, dette misure non sono considerate aiuti esistenti dopo la data fissata per la liberalizzazione». Nella fattispecie, la Commissione ha precisato che, nel settore del trasporto, non vi erano attività di cabotaggio prima della liberalizzazione di tale settore ad opera del regolamento n. 4059/89.
- 87 Inoltre, la Commissione respinge l'argomento della Regione secondo cui eventuali sovvenzioni costituirebbero aiuti di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato soltanto a partire dalla completa liberalizzazione del mercato interessato.
- 88 Nel caso di specie, pertanto, le leggi che prevedevano gli aiuti di cui trattasi avrebbero dovuto essere notificate alla Commissione, in quanto esse, al momento della loro rispettiva adozione nel 1981 e nel 1985, costituivano discipline istitutive di aiuti nuovi, posto che il mercato dell'autotrasporto internazionale era parzialmente aperto alla concorrenza intracomunitaria sin dal 1969.

Giudizio del Tribunale

- 89 Posto che la Commissione non contesta la qualifica di aiuti esistenti riconosciuta nella citata sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione agli aiuti corrisposti, a partire dalla liberalizzazione del mercato del cabotaggio, alle imprese esercitanti esclusivamente attività di trasporto locale, regionale o nazionale, è sufficiente ricordare — come già statuito dal Tribunale nella sentenza summenzionata (punti 142-144, 146 e 147) — che un regime di aiuti istituito in un mercato inizialmente chiuso alla concorrenza deve essere considerato, al momento della liberalizzazione di tale mercato, come un regime di aiuti esistenti, nei limiti in cui esso non rientrava, al momento della sua istituzione, nell'ambito di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato, applicabile soltanto nei settori aperti alla concorrenza. Ora, nella fattispecie, la Commissione ha riconosciuto, all'udienza, che il settore del cabotaggio prima della sua liberalizzazione ad opera del regolamento n. 4059/89 era chiuso alla concorrenza a livello comunitario.
- 90 D'altro canto, occorre precisare che, contrariamente a quanto precisato all'udienza dall'istituzione convenuta, lo Stato membro interessato non poteva prevedere, sulla base delle sole disposizioni del Trattato, che al momento della liberalizzazione del settore del cabotaggio sarebbe stata applicata, in relazione agli aiuti istituiti in tale settore prima della sua liberalizzazione, la disciplina valevole per gli aiuti nuovi contenuta nell'art. 93, n. 3, del Trattato. Posto che tali aiuti erano stati istituiti all'epoca in cui il mercato era ancora chiuso alla concorrenza a livello comunitario, gli interessati potevano soltanto ritenere che tali aiuti fossero assoggettati alla disciplina applicabile agli aiuti esistenti, in mancanza di precise norme di attuazione dell'art. 93 del Trattato che escludessero la qualificazione di tali aiuti come aiuti esistenti dopo la data fissata per la liberalizzazione. Infatti, l'art. 93, n. 3, del Trattato impone soltanto, in maniera espressa, l'obbligo di notificare i «progetti diretti a istituire o modificare aiuti», al fine di sottoporre gli stessi al controllo della Commissione prima che vengano portati ad esecuzione.
- 91 Ne consegue che gli aiuti corrisposti ad imprese esercitanti esclusivamente attività di trasporto locale, regionale o nazionale devono essere qualificati come aiuti

esistenti e possono formare oggetto, se del caso, solo di una decisione di incompatibilità avente efficacia *ex nunc*, come statuito dal Tribunale nella citata sentenza *Alzetta Mauro e a./Commissione* (punti 147 e 148).

- 92 Per contro, dato che il settore dell'autotrasporto internazionale di merci è stato aperto alla concorrenza dal 1969 per effetto del regolamento n. 1018/68, le normative che prevedevano gli aiuti in questione, introdotte negli anni 1981 e 1985, rientravano chiaramente al momento della loro adozione nella sfera di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato e, di conseguenza, dovevano essere considerate come discipline istitutive di aiuti nuovi, come tali soggette all'obbligo di notifica di cui all'art. 93, n. 3, del Trattato.
- 93 A questo proposito, non può essere accolta la tesi della ricorrente secondo cui soltanto gli aiuti istituiti dopo la completa apertura del mercato alla concorrenza potrebbero essere qualificati come aiuti nuovi.
- 94 Infatti, come statuito in precedenza (v. *supra*, punto 45), l'introduzione di un regime di contingentamento nel settore del trasporto internazionale, a partire dal 1969, ha dato vita ad una situazione di concorrenza effettiva suscettibile di essere falsata per effetto della concessione degli aiuti controversi, i quali, pertanto, rientravano da tale data nell'ambito di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato.
- 95 Ciò premesso, la pretesa analogia con la disciplina comunitaria introdotta dalla direttiva 93/38 in materia di appalti pubblici nel settore dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni, prospettata dalla ricorrente, è priva di ogni fondamento. Infatti, in tale settore, il criterio della completa liberalizzazione del mercato viene applicato per delimitare l'ambito di applicazione del regime introdotto dalla direttiva di cui sopra rispetto alle altre norme applicabili in

materia di appalti pubblici. Per contro, in materia di aiuti di Stato, perché un aiuto sia idoneo a incidere sugli scambi tra gli Stati membri è sufficiente che il mercato in questione sia aperto, anche parzialmente, alla concorrenza.

- 96 Sulla scorta delle considerazioni che precedono, il motivo relativo all'erronea qualificazione degli aiuti di cui trattasi come aiuti nuovi può essere accolto soltanto con riferimento agli aiuti concessi a partire dal 1° luglio 1990 alle imprese esercitanti esclusivamente attività di trasporto locale, regionale o nazionale.
- 97 Pertanto, come già statuito dal Tribunale nella sentenza Alzetta Mauro e a./ Commissione (punto 150), la decisione impugnata deve essere annullata nella parte in cui, all'art. 2, dichiara illegittimi gli aiuti versati a partire dal 1° luglio 1990 alle imprese esercitanti esclusivamente attività di trasporto locale, regionale o nazionale ed impone, all'art. 5, il recupero di tali aiuti.

Quanto alla pretesa violazione dei principi di tutela del legittimo affidamento e di proporzionalità nonché all'asserito difetto di motivazione, relativamente al recupero degli aiuti controversi, maggiorati degli interessi

Argomenti delle parti

- 98 Secondo la ricorrente, l'obbligo di recuperare gli aiuti controversi, imposto dall'art. 5 della decisione impugnata, è contrario ai principi di tutela del legittimo affidamento e di proporzionalità. La Regione ed i beneficiari degli aiuti non sarebbero stati in grado di prevedere, nel 1985, che tali aiuti, legittimamente

istituiti, sarebbero stati giudicati illegittimi dodici anni più tardi «con esclusivo riferimento a quelli corrisposti a partire dal 1° luglio 1990». La buona fede della Regione sarebbe comprovata dal fatto che essa ha immediatamente sospeso l'erogazione degli aiuti di cui trattasi una volta informata delle censure mosse dalla Commissione in merito alla loro compatibilità con il Trattato.

- 99 Nelle osservazioni da essa presentate in merito alle conseguenze della citata sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione, la ricorrente ha sottolineato come il Tribunale abbia ricordato, in tale sentenza (punto 158), che «circostanze eccezionali» possono consentire ai beneficiari di un aiuto di far valere il loro legittimo affidamento in ordine alla regolarità di tale aiuto, anche se quest'ultimo non è stato notificato ai sensi dell'art. 93, n. 3, del Trattato. Ora, secondo la giurisprudenza, siffatte «circostanze eccezionali» potrebbero essere costituite dal lungo intervallo di tempo trascorso prima dell'adozione della decisione impugnata (sentenza della Corte 24 novembre 1987, causa 223/85, RSV/Commissione, Racc. pag. 4617).
- 100 La Commissione precisa che l'obbligo di recupero imposto dalla decisione impugnata si estende agli aiuti corrisposti a partire dal 1981 alle imprese esercitanti attività di trasporto internazionale.
- 101 Essa ricorda come, salvo circostanze eccezionali, le imprese beneficiarie di un aiuto possano far valere il loro legittimo affidamento in ordine alla regolarità di tale aiuto soltanto se questo è stato concesso nel rispetto della procedura di cui all'art. 93, n. 3, del Trattato.

Giudizio del Tribunale

- 102 Occorre ricordare, in via preliminare, come il Tribunale, nella citata sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione (punti 162-166), abbia già statuito che l'art. 5

del dispositivo della decisione impugnata, che riguarda gli aiuti dichiarati incompatibili con il mercato comune dall'art. 4 del medesimo dispositivo, deve essere inteso nel senso che impone il recupero degli aiuti concessi a decorrere dal 1° luglio 1990 alle imprese esercitanti attività di trasporto locale, regionale o nazionale, nonché il recupero di quelli concessi alle imprese esercitanti attività di trasporto internazionale dopo l'istituzione dei regimi di aiuti controversi.

- 103 Occorre poi ricordare che gli aiuti concessi ad imprese esercitanti attività di trasporto locale, regionale o nazionale non sono soggetti ad un obbligo di restituzione, in quanto costituiscono, come già statuito (v. supra, punti 89-91), aiuti esistenti, che possono soltanto formare oggetto di una declaratoria di incompatibilità con efficacia ex nunc.
- 104 Spetta pertanto al Tribunale verificare se la decisione impugnata, nella parte in cui impone il recupero degli aiuti erogati alle imprese esercitanti attività di trasporto internazionale, maggiorati dei relativi interessi, sia compatibile con i principi di proporzionalità e di tutela del legittimo affidamento, fatti valere dalla ricorrente.
- 105 Per quanto attiene, innanzi tutto, all'asserita violazione del principio di proporzionalità, va ricordato che, nei limiti in cui la soppressione di un aiuto illegittimo mediante recupero dell'importo dell'aiuto versato, con i relativi interessi, è la logica conseguenza dell'accertamento di incompatibilità dell'aiuto stesso col mercato comune e mira esclusivamente al ripristino della situazione concorrenziale precedente, tale obbligo non può, in linea di principio, presentare

carattere sproporzionato rispetto alle finalità degli artt. 92, 93 e 94 del Trattato (sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione, punto 169, e le sentenze ivi citate).

- 106 Nel caso di specie la ricorrente non adduce alcun elemento concreto che consenta di presumere che l'obbligo di rimborsare gli aiuti individuali concessi ad imprese esercitanti attività di trasporto internazionale presenti, tenuto conto dell'incidenza di tali aiuti sulla concorrenza, un carattere manifestamente sproporzionato rispetto agli obiettivi del Trattato.
- 107 Quanto alla censura attinente alla violazione del principio di tutela del legittimo affidamento, occorre ricordare che solo circostanze eccezionali possono legittimamente fondare l'affidamento dei beneficiari in ordine al carattere regolare di un aiuto. Inoltre, il riconoscimento di un siffatto legittimo affidamento presuppone, in linea di principio, che tale aiuto sia stato concesso nel rispetto della procedura prevista dall'art. 93 del Trattato. Infatti, un operatore economico diligente deve, normalmente, essere in grado di accertarsi che tale procedura sia stata rispettata (sentenza Alzetta Mauro e a./Commissione, citata, punto 171, e le sentenze ivi citate).
- 108 Nella fattispecie, i regimi di aiuti in questione non sono stati notificati. Inoltre, la ricorrente non adduce alcuna circostanza eccezionale atta a ingenerare un legittimo affidamento in ordine alla regolarità degli aiuti erogati alle imprese esercitanti attività di trasporto internazionale. In particolare, l'adozione di una decisione di incompatibilità, a distanza di anni dalla concessione degli aiuti, si spiega in realtà con la mancata notifica dei regimi di aiuti in questione da parte dello Stato membro interessato. Nel caso in esame, la ricorrente non fa valere alcun ritardo imputabile alla Commissione, a differenza della fattispecie esaminata nella citata sentenza RSV/Commissione (punti 13-17), alla quale la ricorrente medesima fa richiamo.

- 109 Non è quindi provato che l'obbligo di restituire tali aiuti violi il principio di tutela del legittimo affidamento.
- 110 Quanto poi all'obbligo di recupero degli aiuti incompatibili con il mercato comune, il Tribunale ha già statuito, nella citata sentenza Alzetta Mauro e a./ Commissione (punto 176), che la decisione impugnata è sufficientemente motivata. Infatti, una volta accertato che gli aiuti di cui trattasi comportano una distorsione della concorrenza all'interno della Comunità tra le imprese di autotrasporto merci in conto terzi stabilite nella Regione Friuli-Venezia Giulia e quelle stabilite fuori di tale regione (punto VI, settimo capoverso), la Commissione constatata, nella detta decisione, che il recupero di tali aiuti è necessario al fine di ripristinare le «eque condizioni di concorrenza» preesistenti alla concessione degli aiuti medesimi (punto IX, primo capoverso).
- 111 Ne discende che i motivi attinenti alla violazione dei principi di tutela del legittimo affidamento e di proporzionalità nonché ad un difetto di motivazione, dedotti in relazione al recupero degli aiuti controversi, devono essere respinti.
- 112 Ne consegue che il presente ricorso deve essere accolto soltanto nella parte diretta all'annullamento dell'art. 2 della decisione impugnata — nella misura in cui tale articolo dichiara illegittimi gli aiuti concessi a partire dal 1° luglio 1990 alle imprese esercitanti attività di trasporto locale, regionale o nazionale — nonché nella parte diretta all'annullamento dell'art. 5 della medesima decisione, laddove viene imposta la restituzione di tali aiuti.

Sulle spese

- 113 Ai sensi dell'art. 87, n. 3, del regolamento di procedura, se le parti soccombono rispettivamente su uno o più capi, il Tribunale può ripartire le spese o decidere che ciascuna parte sopporti le proprie. Poiché la ricorrente è risultata parzialmente soccombente, occorre condannarla a sopportare le proprie spese. La Commissione supporterà le proprie spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Quarta Sezione ampliata)

dichiara e statuisce:

- 1) L'art. 2 della decisione della Commissione 30 luglio 1997, 98/182/CE, relativa agli aiuti concessi dalla Regione Friuli-Venezia Giulia (Italia) in favore degli autotrasportatori di detta Regione, è annullato nella parte in cui dichiara illegittimi gli aiuti concessi a decorrere dal 1° luglio 1990 alle imprese esercitanti esclusivamente attività di trasporto locale, regionale o nazionale.

- 2) L'art. 5 della decisione 98/182 è annullato nella parte in cui obbliga la Repubblica italiana a recuperare tali aiuti.
- 3) Il ricorso è respinto per il resto.
- 4) Ciascuna delle parti sopporterà le proprie spese.

Mengozzi	García-Valdecasas	Tiili
Moura Ramos		Cooke

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 4 aprile 2001.

Il cancelliere

H. Jung

Il presidente

P. Mengozzi