

L'ANALISI

Stefano
Pozzoli*Se gli aiuti
a tram e bus
dimenticano
le regole Ue*

I contributi alle aziende di trasporto sono aiuti di Stato, a meno che non rispettino con rigore le regole dettate dalla giurisprudenza comunitaria. Così si è espressa la Commissione europea in merito al contenzioso tra Simeat spa e il nostro Governo, intimando alle autorità italiane di non procedere al pagamento accordato dal Consiglio di Stato che, con sentenza del marzo 2010, aveva riconosciuto alla società calabrese una compensazione retroattiva per i servizi interregionali di autobus di linea prestati dal 1987 al 2003.

La Commissione ha analizzato la questione in base al regolamento CE 1370/2007, che è finalizzato proprio a evitare sovra-compensazioni, sovvenzioni incrociate e agevolazione di aziende specifiche. Le modalità per determinare l'ammontare della compensazione devono essere chiaramente indicate nel contratto di servizio pubblico prima che una società inizi a operare. Inoltre, una società che effettua attività di servizio pubblico e altre attività economiche ha l'obbligo di mantenere una contabilità separata, affinché il denaro pubblico non sia utilizzato per escludere i concorrenti che non ricevono aiuti di Stato.

Per Joaquín Almunia, vicepresidente della Commissione e responsabile per la politica di concorrenza, «il denaro pubblico deve essere utilizzato in modo trasparente e

comportare reali vantaggi. In questo caso - ha aggiunto - non abbiamo ritenuto giustificabile la sovvenzione richiesta».

La decisione è importante perché, al di là del caso specifico, stigmatizza la superficialità con cui in Italia, fino a oggi, si è affrontato il tema dei contributi alle aziende di trasporto, ignorando i più basilari criteri di trasparenza e di efficienza e sottovalutando le condizioni di ammissibilità previste secondo la giurisprudenza comunitaria e che sono state scolpite dalla sentenza Altmark (Causa C-280/00) e ribadite nel regolamento CE 1370/2007:

- ❶ gli obblighi di servizio pubblico, sono una porzione del servizio affidato e devono essere definiti con chiarezza;
- ❷ i parametri per calcolare la compensazione devono essere prestabiliti in modo obiettivo e trasparente;
- ❸ la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi dovuti dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto di un margine di utile ragionevole. Ove l'azienda svolga più servizi deve tenere un'adeguata contabilità separata atta a dimostrare i costi del servizio;
- ❹ la compensazione va calcolata sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi.

La Commissione ha ritenuto dirimente l'assenza di una

contabilità separata, a fronte del fatto che Simeat effettuava anche attività estranee al servizio pubblico.

In Italia è difficile ritrovare esempi di aziende che tengano davvero una contabilità separata, al punto che è solo embrionale la definizione di che cosa questa sia e la si confonde con la contabilità analitica. Niente di più errato: la contabilità separata deve essere in grado di predisporre - secondo regole di natura civilistica - un conto economico che misuri i ricavi e i costi diretti del singolo servizio, e un analogo stato patrimoniale. Conoscendo i mezzi impiegati, infatti, si possono misurare ragionevolmente molti dei fattori tipici del settore (manutenzioni, carburante, assicurazioni, eccetera) e solo avendo la misura del capitale investito netto può essere calcolato correttamente il margine ragionevole di utile.

È facile immaginare, per altro, cosa accadrebbe se i contratti di servizio fossero davvero commisurati a quelli corrispondenti ai parametri di efficienza delle aziende operanti in questo settore in Europa. I costi standard sono sempre più urgenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

