

Trasporti

Giurisprudenza

Navigazione



Sentenza Consiglio di Stato 24 novembre 2023, n. 10077

Trasporti – Investimenti a favore delle imprese di autotrasporto – Dm Infrastrutture 19 luglio 2016 – Ripartizione di risorse finanziarie – Aiuto di Stato per il rinnovo del parco veicolare – Soggezione ai vincoli derivanti dalle norme Ue in materia di aiuti di Stato – Regolamento 651/2014/Ue – Sussistenza - Sovvenzioni per radiazione dei veicoli pesanti più obsoleti mediante esportazione al di fuori dell'Ue – Miglioramento della tutela dell'ambiente – Insussistenza – Articolo 1, comma 4, lettera b), Dm 19 luglio 2016 – Illegittimità – Sussistenza

Il Consiglio di Stato ha **confermato l'annullamento del Dm Infrastrutture 19 luglio 2016** nella parte in cui incentiva, con sovvenzioni statali, la radiazione dei veicoli pesanti più obsoleti mediante esportazione al di fuori dell'Ue.

Secondo il Giudice amministrativo di secondo grado (**sentenza 24 novembre 2023, n. 10077**) ha quindi ben agito il Tar Lazio che, con la sentenza 9624/2017, ha deciso di annullare la tipologia di incentivo per la "radiazione per esportazione dal di fuori dell'Ue" prevista dal Dm 19 luglio 2016, in quanto misura inquadrabile come aiuto pubblico statale finalizzato a favorire il rinnovo del parco veicolare delle imprese di autotrasporto per conto terzi che, illegittimamente, si pone in contrasto con le regole Ue sulle categorie di aiuti compatibili con il mercato interno.

Il regolamento 651/2014/Ue in materia, infatti, tra gli aiuti compatibili **tipizza l'acquisto di nuovi veicoli "verdi" e gli interventi di adattamento tecnico di veicoli già circolanti**, ma *"in nessun passaggio contempla tra gli aiuti finalizzati alla tutela ambientale quelli connessi ad operazioni di esportazioni all'estero, in Paesi extra Ue, del veicolo obsoleto e inquinante"*.

Oltre a non essere contemplata tra gli interventi ammissibili a finanziamento ai sensi delle regole Ue, sottolinea il CdS, la misura contestata **non rappresenta neanche un'autentica misura di innalzamento dei livelli di tutela ambientale**, limitandosi a "*spostare altrove*" – invece che eliminare - la fonte dell'inquinamento. **(AG)**

Consiglio di Stato

Sentenza 24 novembre 2023, n. 10077

Il Consiglio di Stato

in sede giurisdizionale (Sezione Quinta)

ha pronunciato la presente

Sentenza

sul ricorso in appello iscritto al numero di registro generale 8676 del 2017, proposto da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in persona del Ministro *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, domiciliataria *ex lege* in Roma, via dei Portoghesi, 12; contro

A., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati (*omissis*), (*omissis*), con domicilio eletto presso lo studio dell'avvocato (*omissis*); per la riforma

della sentenza del Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Sezione Terza) 7 settembre 2017, n. 9624, resa tra le parti;

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio dell'A.;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 20 aprile 2023 il consigliere (*omissis*) e udito per l'A. l'avvocato (*omissis*);

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

Fatto

1. Con ricorso spedito per la notifica il 14 novembre 2016, l'A. (di seguito "A.") — associazione tra le imprese italiane

← Navigazione



operanti nel settore della rottamazione degli autoveicoli e del riciclaggio delle loro parti— impugnava dinnanzi al Tar del Lazio, domandandone l'annullamento:

— il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 19 luglio 2016, recante "*Modalità di erogazione delle risorse per investimenti a favore delle imprese di autotrasporto per l'annualità 2016*" (pubblicato in Gu del 15 settembre 2016, n. 216), limitatamente all'articolo 1, comma 4, lettera b) laddove assegna 6,5 milioni di sovvenzione statale non solo alla rottamazione dei "*camion*" più obsoleti ed inquinanti, ma anche alla loro radiazione mediante esportazione di essi al di fuori dell'Unione europea;

— il decreto del Direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del 7 settembre 2016, recante "*Disposizioni di attuazione del decreto 19 luglio 2016*" (anch'esso pubblicato nella Gu del 15 settembre 2015), limitatamente all'articolo 3, comma 2, lettera b) laddove definisce i documenti da presentare ai fini dell'ammissibilità ai contributi statali, in caso di radiazione per l'esportazione.

1.1. In particolare, l'Associazione ricorrente censurava la previsione sub b) dell'articolo 1, comma 4, del Dm impugnato che contemplava il riparto tra le varie tipologie di investimento dell'ammontare complessivo delle risorse stanziato per gli incentivi *de quibus*, per la parte in cui poneva sullo stesso piano, ai fini della fruizione del beneficio economico, la radiazione dal Pra per rottamazione del veicolo obsoleto e quella per esportazione di esso in Paesi extra Ue, operazione, quest'ultima, che non sarebbe stata, invece, in linea con il regolamento (Ue) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 (relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importo minore "*de minimis*"), richiamato nelle premesse del Dm impugnato, né con il regolamento (Ce) del 18 giugno 2009, n. 595/2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI).

2. Venivano quindi proposti tre motivi di ricorso volti rispettivamente a denunciare l'illegittimità delle disposizioni gravate per:

— *Violazione degli articoli 106 e 107 T_{fue}; dell'articolo 36 del regolamento (Ue) n. 651/2014 e dell'articolo 10 del regolamento (Ce) n. 595/2009; carenza di motivazione; contraddittorietà;*

— *Violazione e falsa applicazione dell'articolo 103 Dlgs n. 285 del 1992 (Codice della Strada) come modificato dall'articolo 1, comma 964 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità del 2016);*

— *Violazione delle disposizioni del T_{fue} e della legge n. 287 del 1990 in materia di effetti anti-concorrenziali e di violazione del divieto di aiuti di stato.*

3. Con la sentenza in epigrafe nella resistenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Tribunale amministrativo, ritenuta la legittimazione e l'interesse ad agire dell'Associazione ricorrente, ha accolto in parte il ricorso limitatamente al primo motivo di gravame ed ha respinto come infondati gli altri due motivi, compensando in parte le spese processuali e ponendole a carico del Ministero resistente per la residua parte non compensata.

3.1. In particolare, la sentenza ha condiviso la tesi dell'A. concludendo, alla luce della disamina delle disposizioni rilevanti che disciplinano gli aiuti di Stato in questione, che l'operazione economica contestata non possa fruire, allo stesso modo, degli ausili finanziari pubblici introdotti dal Dm impugnato, in quanto essa non può essere assolutamente equiparata — sul piano del trattamento degli incentivi e dell'interesse statale (e sovranazionale) alla riduzione delle emissioni inquinanti (che in definitiva costituisce la specifica "ratio" alla base del Dm impugnato) — all'ipotesi, ontologicamente diversa, della definitiva rottamazione del veicolo non più conforme alle vigenti disposizioni anti-inquinanti.

3.1. La sentenza ha dunque annullato "*in parte qua*" l'articolo 1, comma 4, lettera b) del decreto ministeriale n. 243 del 19 luglio 2016 laddove assegna complessivi 6,5 milioni di euro di sovvenzione statale — non solo alla rottamazione dei veicoli ivi contemplati, com'era legittimo — ma anche, illegittimamente, alla esportazione di essi al di fuori dell'Unione europea.

4. Avverso la sentenza ha proposto appello il Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti che se da un lato, col primo motivo di gravame, ha contestato le statuizioni di prime cure che hanno respinto l'eccezione preliminare di carenza di legittimazione attiva ed interesse a ricorrere, dall'altro — con il secondo motivo rubricato "*Violazione e/o falsa applicazione degli articoli 106, 107 e 108 Tfue; dell'articolo 36 del regolamento /Ue n. 651/2014 e dell'articolo 10 del regolamento (Ce) n. 295/2009. Vizio di motivazione*" — ha lamentato che la sentenza sarebbe anche basata su un'erronea interpretazione del quadro normativo di riferimento e viziata sotto il profilo motivazionale, invocandone la totale riforma.

4.1. Si è costituita in giudizio per resistere all'appello l'A..

4.2. Abbinata al merito l'istanza cautelare, all'udienza pubblica del 20 aprile 2023, il Collegio ha trattenuto la causa in decisione.

Diritto

5. L'appello è infondato.

6. Innanzitutto, non può essere accolto il primo motivo di doglianza.

6.1. Contrariamente a quanto assume il Ministero appellante, sussiste in capo all'A. la legittimazione e lo specifico interesse ad impugnare il decreto ministeriale n. 243/2016 e il connesso decreto dirigenziale nella parte in cui hanno destinato le sovvenzioni statali non solo alla rottamazione degli autoveicoli da trasporto obsoleti, ma anche alla loro esportazione in Paesi al di fuori dell'Unione europea.

6.2. L'Associazione appellata vanta, infatti, un interesse diretto — non riflesso o di mero fatto — in rapporto alle disposizioni impugnate; né il pregiudizio derivante dalla previsione dei contributi in esame è meramente ipotetico ed eventuale per le imprese raggruppate in A.. D'altra parte il fatto che gli incentivi in questione abbiano quali uniche destinatarie la categoria delle imprese di trasporto per conto terzi non esclude di per sé — come sostiene il Ministero appellante — la ricorrenza di un interesse differenziato e qualificato in capo all'Associazione appellata.

6.3. L'A., ovvero l'A., è rappresentativa delle imprese italiane operanti nel settore della rottamazione dei veicoli e

del riciclo delle loro componenti: è indubbio che essa vanti un interesse differenziato e qualificato a che l'incentivazione economica sull'attività di rottamazione degli autoveicoli obsoleti venga regolata nel rispetto delle norme di riferimento (in primo luogo le disposizioni di matrice europea in tema di aiuti pubblici consentiti e di tutela ambientale), in modo tale da non produrre effetti economicamente pregiudizievoli (come costi aggiuntivi, minori fatturati, diseconomie di varia natura), attraverso un'inadeguata modulazione dell'incentivo, in danno delle imprese che operano stabilmente nel settore della rottamazione.

6.4. Tale è proprio il caso degli incentivi per cui è causa i quali, per quanto abbiano quali uniche destinatarie le imprese di trasporto per conto terzi, incidono, attraverso il meccanismo dell'incentivazione economica, riconosciuta allo stesso modo anche per il caso di esportazione all'estero del veicolo inquinante, sull'attività di rottamazione, esercitata a livello industriale dalle imprese aderenti all'A..

6.5. Invero, come condivisibilmente osservato dal primo Giudice, l'esportazione all'estero del veicolo lo sottrae al ciclo della rottamazione in Italia, determinando in termini certi, sebbene non quantificabili "*ex ante*", la riduzione dei fatturati per le imprese dei riciclatori auto aderenti all'A., rispetto a quanto accadrebbe nel caso di incentivazione limitata alle sole ipotesi di radiazione dal Pra del veicolo inquinante per rottamazione, con totale assegnazione a questa sola fattispecie dell'intero ammontare stanziato ai sensi dell'articolo 1, comma 4, lettera b), Dm 19 luglio 2016.

7. Con il secondo motivo di gravame, il Ministero appellante sostiene che la sentenza impugnata si baserebbe su un'interpretazione erronea e formalistica del quadro normativo di riferimento, senza considerare le peculiarità della fattispecie, oltre ad essere carente sotto il profilo motivazionale.

7.1. La previsione della radiazione anche per esportazione in Paesi extra Ue, oltre a non costituire una condizione esclusiva per gli aspiranti al beneficio, i quali possono comunque optare per la più agevole rottamazione, non contrasterebbe con la disciplina europea in materia di aiuti

compatibili ai sensi degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea né con le finalità di tutela ambientale che è propria di tale tipologia di contributi. L'incentivo finanziario non sarebbe, infatti, riconosciuto in base alla mera esportazione del veicolo inquinante, ma solo in caso di contestuale acquisizione di un veicolo conforme di ultima generazione (*i.e.* appartenente alla classe euro VI). L'obiettivo del regime d'aiuti — elevare il livello qualitativo, sotto il profilo ambientale, del parco mezzi circolante, sia nazionale che comunitario, favorendone il rinnovo — sarebbe, quindi, pienamente rispettato anche in caso di radiazione per esportazione, la quale incentiverebbe l'acquisizione di nuovi veicoli eliminando al contempo dalla circolazione quelli obsoleti mediante il loro trasferimento in Paesi extra Ue, nei quali essi risulterebbero persino più evoluti sotto il profilo ambientale.

Pertanto, anche l'operazione contestata, pur in assenza di un'espressa previsione normativa, sarebbe diretta a realizzare quelle finalità di tutela ambientale che giustificano l'erogazione dell'aiuto pubblico.

7.2. Anche tale motivo non è condivisibile.

7.3. Sono, invece, corrette le statuizioni della sentenza secondo cui l'esportazione all'estero del veicolo non più conforme alle vigenti disposizioni non è equiparabile — sul piano del trattamento degli incentivi pubblici in questione e dell'interesse statale (ed europeo) alla riduzione delle emissioni inquinanti (che in definitiva costituisce la ratio delle agevolazioni previste dal Dm impugnato) — all'ipotesi, ontologicamente diversa, della sua definitiva rottamazione.

Nel ritenere illegittima tale equiparazione il primo Giudice non si è poi affatto limitato, come pure sarebbe stato corretto, a dar rilievo all'omessa menzione della esportazione dei veicoli all'estero in Paesi extra Ue tra i presupposti che legittimano, ai sensi della normativa europea di riferimento, l'erogazione degli aiuti statali in materia, ma ha altresì ampiamente evidenziato le ragioni per cui una siffatta operazione è complessivamente incompatibile con quelle finalità di innalzamento del livello di tutela ambientale che giustificano l'erogazione dei contributi pubblici in questione.

7.4. Giova premettere un inquadramento normativo della fattispecie in esame; non senza prima rilevare che le misure di incentivo per cui è causa costituiscono un aiuto pubblico statale finalizzato a favorire il rinnovo del parco veicolare delle imprese di autotrasporto per conto terzi, attraverso l'incentivazione dell'acquisto di veicoli industriali a motorizzazione alternativa a gas naturale e biometano, onde assicurare un minor livello di emissioni inquinanti e massimizzare gli effetti benefici sull'ambiente (si vedano le premesse del Dm impugnato).

7.5. Le misure di aiuto in questione sono, dunque, soggette ai vincoli derivanti dalla normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato, che consentono l'erogazione di contributi finanziari alle imprese, in assenza di espressa autorizzazione, nei limiti del regolamento generale di esenzione (Ue) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, che *"dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato"* (si vedano, in particolare, l'articolo 2, paragrafo 1, punto 29 e l'articolo 17, che consentono aiuti agli investimenti a favore delle piccole e medie imprese, nonché gli articoli 36 e 37 che consentono aiuti agli investimenti per innalzare il livello della tutela ambientale o l'adeguamento anticipato a future norme dell'Unione europea) e dell'articolo 10, comma 2, del regolamento (Ce) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009 (EuRO VI).

7.5.1. In particolare, nel regolamento n. 651/2014 (ampiamente richiamato nelle premesse del Dm n. 243/2016) sono elencati – per settori di attività economica e per categoria – gli aiuti di Stato considerati compatibili con la *"politica della concorrenza"* che informa tutta la *"costituzione economica europea"*.

7.5.2. Per quanto di interesse vengono in rilievo i Considerando 55 e 56 del Regolamento, che richiamano l'indirizzo strategico dell'Unione, formulato nella Comunicazione della Commissione *"Europa 2020"*, incentrata sullo sviluppo sostenibile il quale *"dipende, tra le altre cose, da un livello elevato di tutela e di miglioramento della qualità dell'ambiente"* (Considerando 55) e *"al fine di*

incentivare le imprese a migliorare il livello di tutela ambientale" ritengono "opportuno che gli aiuti di Stato in questo settore siano oggetto di un'esenzione per categoria" (Considerando 56).

7.5.3. L'indirizzo generale espresso nei Considerando richiamati circa l'ammissibilità degli aiuti di Stato in funzione di un miglioramento della tutela dell'ambiente è – per quanto riguarda il settore degli autoveicoli da trasporto – riaffermato dall'articolo 36 del regolamento n. 651/2014, posto all'inizio della "Sezione 7 — Aiuti per la tutela dell'ambiente", secondo cui:

"1. Gli aiuti agli investimenti che consentono alle imprese di andare oltre le norme dell'Unione o di innalzare il livello di tutela dell'ambiente in assenza di tali norme sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. Gli investimenti soddisfano una delle seguenti condizioni:
a) consentono al beneficiario di innalzare il livello di tutela dell'ambiente risultante dalle sue attività andando oltre le norme applicabili dell'Unione, indipendentemente dall'esistenza di norme nazionali obbligatorie più rigorose rispetto a quelle dell'Unione;

b) consentono al beneficiario di innalzare il livello di tutela dell'ambiente risultante dalle sue attività in assenza di norme dell'Unione europea.

3. Non sono concessi aiuti agli investimenti effettuati per permettere alle imprese di adeguarsi a norme dell'Unione già adottate ma non ancora in vigore.

4. In deroga al paragrafo 3, possono essere concessi aiuti per:

a) l'acquisto di nuovi veicoli per il trasporto stradale, ferroviario, marittimo e per vie navigabili interne che rispettano le norme dell'Unione adottate, a condizione che i veicoli siano stati acquistati prima della data di entrata in vigore di queste norme e che esse, una volta diventate obbligatorie, non si applichino ai veicoli già acquistati prima di tale data;

b) interventi di adattamento di veicoli già circolanti per il trasporto stradale, ferroviario, marittimo e per vie navigabili interne, a condizione che le norme dell'Unione non fossero già in vigore alla data di entrata in funzione dei veicoli e che esse, una volta divenute obbligatorie, non si applichino retroattivamente ai veicoli in questione".

7.5.4. Le riportate condizioni agli aiuti pubblici, limitate all'acquisto di nuovi autoveicoli (par. 4, lettera a) o all'adattamento, in determinati casi, di quelli circolanti (paragrafo 4, lettera b), sono coerenti con l'indirizzo restrittivo del regolamento (Ue) n. 1407/2013 "relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti 'de minimis'", il cui quinto Considerando prevede che: "(...) è opportuno escludere dal campo di applicazione del presente regolamento gli aiuti all'acquisto di veicoli destinati al trasporto di merci su strada da parte di imprese che effettuano tale trasporto per conto terzi".

7.5.6. Inoltre, viene in rilievo ai fini della controversia in esame, quanto stabilito dall'articolo 10 del regolamento (Ce) n. 595/2009 del Parlamento e del Consiglio del 18 giugno 2009 – anch'esso richiamato nelle premesse del Dm impugnato in prime cure – "relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) ...".

Tale disposizione – rubricata "Incentivi finanziari" – prevede che: "

"1. Con riserva dell'entrata in vigore delle misure d'attuazione del presente regolamento, gli Stati membri possono introdurre incentivi finanziari che si applicano a veicoli a motore prodotti in serie conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione. Tali incentivi si applicano a tutti i veicoli nuovi, commercializzati nello Stato membro interessato e conformi al presente regolamento e alle relative misure d'attuazione. Tuttavia, essi cessano di essere applicati entro e non oltre il 31 dicembre 2013.

2. Con riserva dell'entrata in vigore delle misure d'attuazione del presente regolamento, gli Stati membri possono concedere incentivi finanziari per l'adeguamento a

posteriori di veicoli in servizio al fine di garantire il rispetto dei valori limite d'emissione di cui all'allegato I e per la demolizione di veicoli non conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione."

7.5.7. L'ultima fonte normativa, richiamata nel Dm impugnato, è il decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 15 gennaio 2016 (in Gu 10 marzo 2016, n. 58), il quale disciplina le modalità operative e i requisiti per l'accesso agli ausili finanziari pubblici.

In particolare, deve richiamarsi l'articolo 5, comma 8, il quale dispone: *"Nel settore dei trasporti le spese relative al solo acquisto dei mezzi e delle attrezzature di trasporto sono ammissibili qualora sostenute nell'ambito di un programma di investimenti rientrante nelle tipologie di cui al comma 3"*.

7.6. Nel delineato quadro normativo si inserisce il Dm n. 243 del 19 luglio 2016, impugnato in prime cure dall'A., con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha introdotto contributi pubblici allo scopo di incentivare specifici investimenti da parte delle imprese di autotrasporto per l'annualità 2016, predisponendo risorse finanziarie fino al limite di spesa di euro 25.347.868.

7.6.1. In particolare, gli incentivi utilizzabili erano destinati alle imprese di autotrasporto di merci per conto terzi attive sul territorio italiano, regolarmente iscritte al registro elettronico nazionale e all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare, per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale, nonché per favorire iniziative di collaborazione e di aggregazione fra le imprese del settore, nei limiti e secondo le modalità definite dal decreto.

7.6.2. Il Dm in discorso, all'articolo 1, comma 3, richiama espressamente la menzionata normativa europea prevedendo che *"3. Le misure di incentivazione sono erogate nel rispetto dei principi generali e delle disposizioni settoriali del regolamento generale di esenzione (Ue) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato, nonché,*

ove del caso, nel rispetto delle condizioni generali previste dall'articolo 10 del regolamento (Ce) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009"

7.6.3. Il decreto ministeriale distingue poi gli interventi incentivabili in quattro tipologie omogenee d'investimento tra cui è ripartito l'ammontare complessivo delle risorse stanziato per gli incentivi in questione.

7.6.4. In particolare, le tipologie di investimento che possono beneficiare del finanziamento pubblico, definite con i relativi limiti di importo complessivamente erogabile per ciascuna tipologia dal comma 4 dell'articolo 1 del Dm, sono le seguenti:

a) acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di autoveicoli, nuovi di fabbrica, adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate a trazione alternativa a metano, gas naturale liquefatto ed elettrica (Full Electric);

b) radiazione per rottamazione o per esportazione al di fuori del territorio dell'Unione europea, di veicoli pesanti di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, con contestuale acquisizione di veicoli nuovi di fabbrica conformi alla normativa euro VI;

c) acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di rimorchi e semirimorchi, nuovi di fabbrica, aventi le caratteristiche costruttive indicate nel decreto;

d) acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di casse mobili e rimorchi o semirimorchi portacasse, così da facilitare l'utilizzazione di differenti modalità di trasporto in combinazione fra loro, senza alcuna rottura di carico.

7.6.5. Come si è detto, con il ricorso di primo grado è stata censurata la previsione sub b) dell'articolo 1, comma 4, cit., la quale pone sullo stesso piano, ai fini della fruizione del beneficio economico, la radiazione dal Pra per rottamazione del veicolo obsoleto e quella per esportazione di esso in Paesi extra Ue, nonché il successivo decreto direttoriale del 19 luglio 2016, attuativo del Dm citato, nella parte in cui ha previsto che *"in caso di radiazione per esportazione l'aspirante al beneficio dovrà produrre una stampa della notifica di esportazione con esito "uscita conclusa" ottenuta consultando l'apposito link "tracciamento movimento di*

esportazioni e di transito (Mrrn)" ovvero, in alternativa, mediante produzione di idonea documentazione rilasciata dagli Uffici di esportazione comprovante l'avvenuta uscita del veicolo dal territorio dell'Unione europea (articolo 3, comma 2, lettera b), decreto direttoriale 19 luglio 2016).

7.7. Orbene, alla luce del quadro normativo e delle previsioni dei decreti impugnati, non vi è dubbio che i finanziamenti sopra descritti integrano "*aiuti di Stato*" alle imprese e, pertanto, costituiscono misure da considerare alla luce dei principi di cui agli articoli 107 e 108 del Tfue, in forza dei quali "*Salvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza*" (par. 1, articolo 107 cit.).

7.7.1. Com'è noto, le deroghe atte a consentire che un aiuto concesso dallo Stato possa essere ammesso sono previste soltanto in presenza di specifiche fattispecie contemplate dallo stesso Trattato (vedi articolo 107, paragrafo 2 cit.), oppure nel caso in cui la Commissione adotti regolamenti concernenti le categorie di aiuti di Stato per le quali il Consiglio abbia stabilito, conformemente all'articolo 109, che possono essere dispensate dalla procedura di cui al paragrafo 3 dell'articolo 108 (vedi articolo 108, paragrafo 4, Tfue).

7.7.2. Nel caso di specie sovengono, come si è detto, le previsioni di cui all'articolo 36 del menzionato regolamento Ue n. 651/2014, che in nessun passaggio contempla tra gli aiuti finalizzati alla tutela ambientale quelli connessi ad operazioni di esportazione all'estero, in Paesi extra Ue, del veicolo obsoleto e inquinante.

Infatti, le uniche attività oggetto di puntuale tipizzazione da parte di tale norma sono costituite dall'acquisto di nuovi veicoli che rispettino le norme dell'Unione adottate (par. 4, lettera a) e dagli interventi di adattamento tecnico di veicoli già circolanti (par. 4, lettera b).

7.7.3. Anche la previsione di cui all'articolo 10 ("*Incentivi finanziari*") del regolamento (Ce) 18 giugno 2009, n.

595/2009 relativo "*all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI)*" non offre alcuna copertura normativa alla fattispecie dell'esportazione all'estero del veicolo obsoleto. Quest'ultima disposizione prevede, infatti, solo tre ipotesi di finanziabilità, ovvero: 1) l'acquisto di veicoli nuovi, commercializzati nello Stato membro interessato e conformi al regolamento e alle relative misure d'attuazione; 2) l'adeguamento tecnico "*a posteriori*" dei veicoli in circolazione agli *standards* di tutela ambientale; 3) la demolizione dei veicoli non conformi.

7.7.4. Dall'esame delle fonti normative che disciplinano la fattispecie risulta, dunque, che in materia di autoveicoli per il trasporto merci sono ammissibili solo gli aiuti di Stato finalizzati alla riduzione dell'inquinamento ambientale, ovvero nello specifico: *a)* (con limitazioni) gli aiuti relativi all'acquisto di nuovi veicoli meno inquinanti (destinati a sostituire i veicoli obsoleti e maggiormente inquinanti); *b)* gli aiuti relativi all'adeguamento tecnico dei veicoli in servizio ai vigenti standards anti-inquinamento e quelli finalizzati alla demolizione dei veicoli stessi.

7.7.5. La sentenza appellata è, quindi, innanzitutto corretta nella parte in cui ha rilevato l'assenza nella normativa europea dell'esportazione dei veicoli obsoleti e inquinanti in Paesi extra Ue tra i presupposti legittimanti l'erogazione degli aiuti statali in questione.

Infatti, la disciplina europea in materia, che ha come obiettivo la riduzione dei veicoli inquinanti in circolazione, da attuarsi attraverso misure impositive (divieto di circolazione progressivamente esteso) e misure promozionali (aiuti di Stato di sostegno alle imprese), non ha ricompreso il trasferimento all'estero di tali veicoli tra gli interventi finanziabili ai fini ambientali.

Ne consegue che l'attribuzione del contributo anche nelle fattispecie di radiazione del veicolo dal Pra per esportazione al di fuori dell'Unione europea (e non solo in caso di sua rottamazione) è in contrasto con gli aiuti di Stato compatibili con la normativa europea, la quale li ammette soltanto per l'acquisto di nuovi camion (peraltro con limitazioni), per l'adeguamento tecnico e per la demolizione dei veicoli più

inquinanti.

7.8. In secondo luogo, l'esportazione all'estero del veicolo (in disparte i profili di criticità, pure bene evidenziati dall'Associazione appellata, circa la possibilità anche di reintroduzione in Italia o nell'Unione europea mediante la cd. "ritargatura" del mezzo), oltre a non essere contemplata dalla disciplina di settore tra gli interventi ammissibili ai finanziamenti, non rappresenta neanche un'autentica misura di innalzamento dei livelli di tutela ambientale.

7.8.1. Come bene rilevato dal primo Giudice, in un'ottica di tutela ambientale che, rispetto ai "gas serra" (che ovviamente non considerano i confini politici) e al surriscaldamento in atto del nostro intero Pianeta, si colloca su una scala mondiale (vedi il Protocollo di Kyoto), non si consegue alcun benefico effetto, neanche in una dimensione soltanto europea, solo spostando altrove la fonte dell'inquinamento.

Infatti, a prescindere dalla maggiore o minore prossimità ai confini nazionali (e, quindi, europei) dei Paesi in cui si effettueranno le esportazioni dall'Italia, resta il fatto che i veicoli esportati, benché radiati dal pubblico registro automobilistico italiano, continueranno a circolare, producendo il medesimo effetto inquinante.

7.8.2. Per converso, gli incentivi pubblici alla rottamazione degli autoveicoli obsoleti costituiscono "*aiuti di Stato*" compatibili con il Trattato in quanto strumentali alla definitiva fuoriuscita di tali veicoli dalla circolazione stradale e alla conseguente reale riduzione dell'inquinamento atmosferico da gas serra, realizzando un'effettiva funzione di tutela ambientale.

In particolare, il processo di rottamazione (o frantumazione), effettuato nel rispetto delle vigenti normative, consente il riciclo dei metalli ferrosi e non ferrosi e concorre alla riduzione della produzione di rifiuti solidi destinati allo smaltimento, il che assume indubbia rilevanza per il conseguimento degli obiettivi della direttiva 2000/53/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 settembre 2000 relativa ai veicoli fuori uso e del relativo decreto di recepimento Dlgs 24 giugno 2003 n. 209.

7.8.3. Pertanto, deve concludersi che solo l'eliminazione

della fonte dell'inquinamento (e cioè la rottamazione del camion obsoleto) garantisce quel maggior livello di tutela ambientale che, in una dimensione europea, può condurre all'ammissione dell'aiuto pubblico, da considerarsi, altrimenti, non consentita stante il suo carattere di eccezione ai principi di diretta applicazione di cui agli articoli 107 e 108 Tfue.

7.8.4. Non può condurre a diversa conclusione il regolamento n. 1407/2013/Ue in materia di aiuti alle Pmi, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importo minore "*de minimis*", il quale è richiamato nelle premesse del Dm impugnato e disciplina gli aiuti alle piccole e medie imprese (PMI), ma escludendo espressamente dal proprio ambito di applicabilità "*gli aiuti all'acquisto di veicoli destinati al trasporto di merci su strada da parte di imprese che effettuano tale trasporto per conto terzi*" (vedi quinto Considerando).

7.9. Per le sopra esposte considerazioni, la sentenza appellata ha correttamente escluso che la radiazione dal Pra mediante esportazione dei veicoli inquinanti al di fuori dell'Ue possa considerarsi come un autentico intervento di tutela ambientale, meritevole degli aiuti finanziari assegnati dall'articolo 1, comma 4, lettera b) del decreto ministeriale impugnato, al pari della radiazione per rottamazione.

8. In conclusione, l'appello va respinto.

9. Le spese seguono la soccombenza e sono liquidate in dispositivo.

PQM

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), definitivamente pronunciando sull'appello, come in epigrafe proposto, lo respinge.

Condanna l'appellante Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla rifusione delle spese di giudizio in favore dell'A. – A. che forfettariamente liquida in complessivi € 5.000,00 (cinquemila/00), oltre oneri ed accessori se per legge dovuti.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità

amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di Consiglio del giorno 20 aprile 2023 con l'intervento dei magistrati: *(omissis)*

Depositato in segreteria il 24 novembre 2023

© Copyright riservato - riproduzione vietata - ReteAmbiente Srl, Milano - La pirateria editoriale è reato ai sensi della legge 633/1941

◀ Navigazione