DECISIONI

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 17 luglio 2013

relativa all'aiuto di stato SA.33412 (12/C) (ex 11/N) al quale l'Italia intende dare esecuzione per lo sviluppo delle catene logistiche e il perfezionamento dell'intermodalità

[notificata con il numero C(2013) 4392]

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/487/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente alle suddette disposizioni [1] e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con notifica elettronica del 27 luglio 2011, le autorità italiane hanno comunicato alla Commissione, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, la propria intenzione di modificare un regime di aiuti che si prefigge di incoraggiare il trasferimento dei mezzi pesanti dalla modalità stradale a quella marittima. Tale notifica è stata protocollata con il numero SA.33412.

(2) Il 14 settembre 2011 si è svolta una riunione tra la Commissione e i rappresentanti delle autorità italiane. A seguito di tale riunione, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni in merito alla modifica notificata in data 23 settembre 2011, 9 dicembre 2011, 7 marzo 2012 e 16 maggio 2012. Le autorità italiane hanno trasmesso le informazioni richieste in data 19 ottobre 2011, 9 novembre 2011, 11 gennaio 2012, 19 marzo 2012 e 12 giugno 2012.

(3) Con lettera del 25 luglio 2012, la Commissione ha informato l'Italia della decisione di avvio del procedimento di indagine formale a norma dell'articolo 108, paragrafo 2 del TFUE in relazione alla modifica del regime per lo sviluppo delle catene logistiche e il potenziamento dell'intermodalità.

(4) La decisione della Commissione di avviare il procedimento («*decisione di avvio del procedimento*») è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* [2]. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni.

(5) L'Italia ha presentato osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento con lettera del 9 agosto 2012.

(6) Alcuni soggetti interessati hanno inviato osservazioni con lettere del 15, 30 e 31 ottobre 2012. Il 19 dicembre 2012 la Commissione ha trasmesso tali osservazioni alle autorità italiane che, invitate a replicare, hanno inviato i loro commenti con lettera del 16 gennaio 2013.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE

2.1. Contesto

(7) La misura prevede la modifica di un regime di aiuti di Stato volto a sostenere il trasferimento modale, ossia il passaggio degli automezzi pesanti dalla strada alle vie marittime. Saranno concesse sovvenzioni alle imprese di autotrasporto che utilizzano le vie marittime nuove o esistenti anziché il trasporto su strada.

(8) Il regime di aiuti iniziale è stato autorizzato dalla Commissione il 20 aprile 2005 per un periodo di tre anni compreso tra il 1º gennaio 2007 e il 31 dicembre 2009 (di seguito «*la decisione del 2005*») [3].

(9) In base a tale regime, le imprese di autotrasporto beneficiarie dell'aiuto avevano l'obbligo di mantenere - per il triennio successivo alla scadenza dell'aiuto - lo stesso numero di viaggi effettuati o lo stesso quantitativo di merci trasportate nel periodo oggetto dell'aiuto [4].

[1] GU C 301 del 5.10.2012, pag. 49.

[2] Vedi nota 1.

[3] Aiuto di Stato n. 496/2003, GU C 79 dell'1.4.2006, pag. 26.

[4] Cfr. punti 7, 21, 28 e 29 della decisione del 2005.

(10) Il considerando 26 della decisione del 2005 stabilisce l'obbligo per le autorità italiane di informare regolarmente la Commissione in merito all'evoluzione e all'impatto degli aiuti sulla politica in materia di trasporti e sull'ambiente.

(11) La Commissione ha ricevuto una relazione d'attuazione che sottolinea le principali tendenze del mercato fra il 2007 e il 2009 e mette in luce l'esigenza di attuare una proroga di due anni del regime iniziale.

(12) La relazione sottolinea fra l'altro i seguenti aspetti:

(a) l'importo complessivo di aiuti effettivamente concesso è stato inferiore a quello previsto e autorizzato dalla decisione del 2005;

(b) durante il periodo interessato è stato registrato un costante aumento del numero di viaggi sulle tratte nazionali, come illustrato nella tabella seguente:

Frequenza	2007	2008	2009
Tratte nazionali	325 819	349 406	372 110
Tratte UE [1]	136 030	139 722	107 203
Totale	461 849	489 128	479 313

[1] Questi viaggi sono in larga maggioranza da e verso la Spagna.

Stando alle informazioni fornite dalle autorità italiane, il calo di numero di viaggi registrato nel 2009 per quanto riguarda le tratte UE – che ha determinato implicitamente una diminuzione del livello dei contributi pubblici - è una diretta conseguenza del rallentamento economico che ha avuto pesanti effetti sul mercato.

(c) L'evoluzione in termini di volume delle merci segue un andamento analogo, con un aumento stabile sulle tratte nazionali e una diminuzione sulle tratte intra-UE. Il volume complessivo delle merci è tuttavia aumentato costantemente nel periodo di riferimento.

(d) Secondo le previsioni, il numero totale di viaggi nel 2010 sarebbe dovuto corrispondere a 564 519.

2.2. **Obiettivo del regime di aiuti**

(13) Come specificato al considerando 3, l'obiettivo del regime è quello di agevolare il trasferimento modale delle merci dalla strada alle vie marittime.

2.3. **Base giuridica nazionale**

(14) Il regime di aiuti si basa sulle seguenti disposizioni:

(a) articolo 3, comma 2-quater, del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209 convertito, con modificazioni, in legge 22 novembre 2002, n. 265;

(b) D.P.R. 11 aprile 2006, n. 205;

(c) articolo 2, comma 250, della legge 23 dicembre 2009, n. 191;

(d) decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 31 gennaio 2011 che approva la proroga per il 2010; il corrispondente decreto per il 2011 – la cui emissione è subordinata all'autorizzazione della Commissione - è già stato concordato. Tuttavia, nel quadro del procedimento di indagine formale, l'Italia si è impegnata ad abbreviare di un anno la durata della proroga.

2.4. **Dotazione di bilancio**

(15) La dotazione per la modifica proposta ammonta in totale a 60 milioni (30 milioni di EUR per il 2010 e 30 milioni per il 2011).

2.5. **Durata**

(16) Le autorità italiane hanno notificato la modifica del regime tramite una proroga di due anni (2010 e 2011). Hanno altresì confermato che non è stato finora concesso alcun aiuto per il funzionamento dei servizi marittimi nel 2010 e nel 2011 e che la misura sarà attuata solo dopo l'autorizzazione da parte della Commissione.

2.6. **Modifiche del regime di aiuti di Stato**

(17) Le modifiche notificate dalle autorità italiane riguardano:

(a) la proroga del regime di aiuti per il 2010 e il 2011;

(b) un nuovo stanziamento complessivo di 60 milioni di EUR, cioè 30 milioni per ogni anno di proroga.

(18) Durante il procedimento d'indagine formale l'Italia si è impegnata ad accorciare la durata della proroga da due anni a un solo anno.

(19) Le autorità italiane hanno confermato che durante il periodo della proroga non verranno attuate misure complementari quali autorizzate dalla decisione del 2005.

2.7. **Giustificazione della modifica**

(20) Le autorità italiane hanno specificato che il conseguimento degli obiettivi previsti (stabilizzare il trasferimento modale, avviato con il regime iniziale, e sviluppare ulteriormente le tratte incentivate) è stato compromesso a causa della crisi economica.

(21) Durante il procedimento d'indagine formale l'Italia si è impegnata anche ad prolungare l'obbligo della gestione commerciale continuata dei servizi di trasporto, senza aiuti, per un anno supplementare.

2.8. **Cumulo**

(22) Il cumulo con contributi regionali previsti per il medesimo scopo è consentito fino al 30 % delle spese totali di trasporto.

2.9. **Beneficiari**

(23) Possono richiedere sovvenzioni in base al regime tutte le imprese di autotrasporto dell'Unione, compresi i raggruppamenti temporanei o permanenti, così come le associazioni di operatori del trasporto che imbarchino su navi merci i propri veicoli e cassemobili (accompagnati o meno dai relativi autisti) al fine di percorrere le specifiche tratte marittime individuate con decreto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2.10. **Forma e intensità dell'aiuto**

(24) Il regime prevede l'erogazione di contributi a fondo perduto la cui entità è commisurata al differenziale esistente tra i costi esterni del trasporto su strada e quelli del trasporto marittimo.

(25) Il calcolo della differenza si fonderà su uno studio aggiornato realizzato dall'associazione «Amici della terra» ([5]). I fattori presi in considerazione per questi calcoli sono i gas serra, l'inquinamento atmosferico, il rumore, la congestione e gli incidenti. Questo studio è stato aggiornato in base ai risultati del primo periodo di applicazione del regime di aiuti. La differenza nei costi sociali ed ambientali sostenuti utilizzando le «autostrade del mare» invece del trasporto su strada ha portato al risparmio di 411 milioni di EUR.

(26) Dallo studio emerge che su un tragitto di 100 km percorso via strada, un mezzo pesante di 14 metri lineari, pieno, genera un costo esterno pari a circa 212,58 EUR, mentre per lo stesso tragitto percorso via mare il costo esterno è stimato intorno ai 79,37 EUR. Il differenziale che ne deriva, pari a 133,21 euro per un tragitto di 100 km, costituisce il valore medio da porre a base delle agevolazioni da riconoscere agli autotrasportatori per l'utilizzo delle «autostrade del mare». Tale valore sarà modulato tenendo conto delle particolari condizioni di mercato sulle diverse direttrici individuate.

([5]) P.L. Lombard e A. Malocchi, Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto, Milano, Franco Angeli. A tale riguardo, la Commissione sottolinea che esistono altri metodi per calcolare i costi esterni delle varie modalità di trasporto, in particolare quello utilizzato dalla Commissione stessa nell'ambito dei progetti Marco Polo: ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf.

2.11. **Procedimento**

(27) I beneficiari dovranno effettuare un determinato numero di viaggi che sarà fissato annualmente per ciascuna tratta. Le imprese richiedenti dovranno aver effettuato ogni anno almeno 80 viaggi su ciascuna tratta.

(28) Oltre all' aiuto di base, è stato previsto un contributo aggiuntivo da riconoscere ai soggetti che superino il livello di 1 600 viaggi annui per ciascuna rotta. Non è comunque ammesso il superamento della percentuale massima di intensità dell'aiuto, prevista al 30 %. Lo scopo dell'aiuto aggiuntivo è incentivare la formazione di aggregazioni e l'aumento del tasso di utilizzo delle navi utilizzate per il trasporto merci.

(29) Le tratte marittime ammissibili saranno individuate con decreto ministeriale sulla base dei seguenti criteri:

(a) idoneità della tratta marittima a favorire il trasferimento di consistenti quote di traffico dalla modalità stradale a quella marittima;

(b) idoneità della tratta marittima a ridurre la congestione stradale sulla rete viaria nazionale;

(c) prevedibile miglioramento degli standard ambientali ottenibile a seguito della percorrenza della tratta marittima, in luogo del corrispondente percorso stradale.

(30) Le nuove tratte marittime saranno scelte fra quelle oggi non sufficientemente servite via mare.

(31) Le istanze devono contenere l'impegno dei beneficiari a mantenere - per il triennio successivo alla scadenza del regime - lo stesso numero di viaggi effettuati o lo stesso quantitativo di merci trasportate nel periodo oggetto dell'aiuto. Durante l'indagine della Commissione relativa alla presente misura, l'Italia ha prolungato di un anno il periodo di tre anni di cui sopra.

(32) I contributi saranno erogati soltanto a condizione che i livelli tariffari si mantengano costanti, in linea con il tasso di inflazione.

(33) L'erogazione dei contributi può avvenire retroattivamente, a seguito della valutazione dei documenti pertinenti e nei limiti dei fondi disponibili e destinati a questo scopo specifico. Qualora i contributi da erogare superino i fondi disponibili per l'anno di competenza, la misura dei contributi sarà definita con apposito provvedimento ministeriale.

3. MOTIVI CHE GIUSTIFICANO L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

3.1. Esistenza dell'aiuto

(34) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha osservato in via preliminare che il regime modificato conferisce un vantaggio alle imprese di autotrasporto e che, a tale livello, costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE.

(35) La Commissione ha inoltre ritenuto che gli operatori che forniscono servizi di trasporto marittimo agli autotrasportatori potrebbero a loro volta beneficiare di un vantaggio indiretto come conseguenza del regime modificato.

3.2. Compatibilità dell'aiuto

(36) Per quanto riguarda la compatibilità del regime modificato, la Commissione ha osservato in primo luogo che il regime iniziale era stato dichiarato compatibile col mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del TFUE.

(37) Essa ha osservato tuttavia che la notificata modifica del regime risulta contravvenire alla condizione posta dalla decisione del 2005, in base alla quale le imprese di autotrasporto beneficiarie del regime inizialmente approvato si erano impegnate a mantenere - per il triennio successivo alla scadenza dell'aiuto e senza riceverne altro - lo stesso numero di viaggi effettuati o lo stesso quantitativo di merci trasportate nel periodo oggetto dell'aiuto.

(38) La Commissione ha poi osservato che, se gli operatori che forniscono servizi di trasporto marittimo agli autotrasportatori dovessero essere considerati beneficiari indiretti del regime ([6]), la Commissione dovrebbe anche valutare la compatibilità di questo aiuto in base al punto 10 degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (gli «*orientamenti marittimi*») ([7]).

(39) Dato che in questo caso l'aiuto concesso ai trasportatori marittimi finanzierebbe il funzionamento delle tratte esistenti e andrebbe al di là del periodo di tre anni previsto negli orientamenti marittimi, la Commissione ha sollevato dubbi quanto alla compatibilità del regime modificato col mercato interno.

([6]) Si veda sopra, considerando 33.
([7]) GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.

4. OSSERVAZIONI DEI SOGGETTI INTERESSATI

(40) La Commissione ha ricevuto osservazioni da tre associazioni di operatori del trasporto, ossia CETM, ANITA e *Short Sea Promotion Centre* (Centro di promozione del trasporto marittimo a corto raggio).

(41) I soggetti interessati, in sostanza, sostengono la posizione dell'Italia riguardo al rallentamento economico e alle sue ripercussioni generali sulle attività di trasporto.

(42) In particolare, i terzi hanno sottolineato l'impatto del rallentamento economico sul trasporto di settore, indicando che la sua portata ha precluso un ulteriore sviluppo del livello di traffico intermodale, come inizialmente previsto.

5. COMMENTI DELL'ITALIA

(43) I commenti dell'Italia sulla decisione di avvio del procedimento sono sintetizzati in appresso.

(44) In primo luogo, l'Italia dichiara che le imprese di autotrasporto hanno assunto l'impegno di mantenere il livello di traffico dopo la scadenza dell'aiuto in un contesto di mercato completamente diverso. Considerato che la portata e la durata della crisi non potevano essere previste all'epoca, la Commissione dovrebbe tenere conto delle circostanze eccezionali che hanno portato alla necessità di modificare, come notificato, il regime.

(45) Si prevedeva di ottenere la stabilizzazione del trasferimento intermodale una volta che il traffico marittimo, in termini di viaggi e di tonnellaggio, fosse aumentato di un terzo, nel 2011, rispetto al 2007. Questo valore prefissato era stato stimato in base a uno studio svolto da CETENA e COFIR nel giugno 2002 come parte del «Programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale».

(46) Tuttavia, dalla seconda metà del 2008, il rallentamento economico ha colpito le imprese di autotrasporto beneficiarie del regime a metà della sua attuazione, rendendo loro difficile stabilizzare i livelli di trasporto intermodale richiesti. In particolare, la Commissione dovrebbe tenere conto del calo in termini di numero di viaggi e tonnellaggio, causato da una diminuzione dei contratti e dalla regressione economica.

(47) In secondo luogo l'Italia ha sottolineato, a sostegno della modifica notificata, che durante l'applicazione del regime originario lo stanziamento non era stato interamente utilizzato, con la conseguenza che i fondi richiesti per la modifica notificata rientrano ancora nel limite di bilancio iniziale.

(48) In terzo luogo, la Commissione dovrebbe tenere conto del fatto che nessuno dei vari soggetti interessati ha presentato denuncia, né a livello nazionale né a livello dell'Unione, e ciò dovrebbe essere considerato come un'indicazione dell'assenza di indebite distorsioni della concorrenza.

(49) Infine, l'Italia ha dichiarato che qualificare i potenziali benefici della misura a livello delle società di navigazione come aiuto ai sensi dell'articolo 107 del TFUE implicherebbe necessariamente che la Commissione valutasse anche gli effetti della misura su altre attività collegate, come quelle dei manutentori delle banchine portuali, degli agenti marittimi e degli operatori portuali. Secondo le autorità italiane, tale approccio contravverrebbe sia alla prassi precedente che alla giurisprudenza.

(50) Per dissipare le preoccupazioni della Commissione quanto alla compatibilità della proroga notificata l'Italia si è impegnata, nell'ambito del procedimento di indagine formale, a modificare la misura notificata come segue: abbreviando la durata della proroga da due anni a un anno, ed prolungando conseguentemente di un anno supplementare l'obbligo della gestione commerciale e non sovvenzionata dei servizi di trasporto.

6. COMMENTI DELL'ITALIA ALLE OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

(51) Con lettera del 16 gennaio 2013 le autorità italiane hanno presentato alla Commissione i propri commenti alle osservazioni degli interessati nel quadro del procedimento di indagine formale.

(52) Le autorità italiane, in particolare, sostengono le osservazioni presentate dai tre trasportatori sopracitati, specialmente per quanto riguarda l'assenza di indebite distorsioni della concorrenza e la qualifica di potenziale vantaggio a livello delle imprese di trasporto marittimo.

7. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

7.1. Esistenza dell'aiuto

(53) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE, salvo deroghe contemplate dal trattato, sono incompatibili con il mercato comune, 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.

(54) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE sono cumulativi. Pertanto, per determinare se una misura notificata costituisca un aiuto di Stato ai sensi di tale articolo, devono essere adempiuti tutti i criteri. Il sostegno finanziario deve cioè:

(a) essere concesso dallo Stato o mediante risorse statali;

(b) favorire talune imprese o talune produzioni (selettività);

(c) conferire un vantaggio economico alle imprese beneficiarie;

(d) falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi fra Stati membri.

(55) Nel caso in oggetto, il finanziamento pubblico per la modifica proposta è concesso dallo Stato e mediante risorse statali. Favorisce inoltre certe imprese ed è perciò selettivo.

(56) La Commissione ritiene che la modifica proposta conferisca un vantaggio economico agli autotrasportatori impegnati nelle operazioni che possono beneficiare del regime, sgravandoli di una parte dei costi d'esercizio.

(57) Parallelamente, la Commissione osserva che il regime così modificato, benché rivolto direttamente agli autotrasportatori, porti ad un incontestabile aumento della domanda di mercato per certi servizi marittimi, e quindi delle entrate che ne derivano. La Commissione conclude pertanto che il regime modificato conferisce un vantaggio economico a livello delle compagnie marittime.

(58) Infine, quando l'aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi intra-UE, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto ([8]). È sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza ([9]). Nella fattispecie, i beneficiari operano in concorrenza con altre imprese nell'Unione. Ne consegue che la misura notificata è tale da poter creare distorsioni della concorrenza e incidere sugli scambi nel mercato interno.

([8]) Cfr. in particolare: causa 730/79, Philip Morris contro Commissione, Raccolta 1980, pag. 2671, punto 11; causa C-53/00, Ferring, Raccolta 2001, pag. I-9067, punto 21; causa C-372/97, Italia contro Commissione, Raccolta 2004, pag. I-3679, punto 44.

([9]) Causa T-214/95, Het Vlaamse Gewest contro Commissione, Raccolta 1998, pag. II-717.

(59) Alla luce di queste constatazioni, la Commissione ritiene che il regime, quale modificato, comporti aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE a livello degli autotrasportatori così come a livello delle compagnie marittime.

7.2. **Legittimità dell'aiuto**

(60) La misura non è stata attuata prima dell'approvazione formale da parte della Commissione. La Commissione osserva che l'aiuto nell'ambito della proroga del regime sarà effettivamente pagato solo dopo la sua approvazione. Le autorità italiane hanno perciò adempiuto all'obbligo di sospensione di cui all'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE.

(61) Al tempo stesso, poiché la proroga notificata riguarda un lasso di tempo già trascorso, la Commissione osserva che qualsiasi aumento nella domanda di servizi marittimi come conseguenza del regime si è già necessariamente verificato nel momento in cui i servizi sono stati utilizzati.

7.3. **Compatibilità dell'aiuto**

(62) La Commissione osserva che l'unica modifica al regime precedente riguarda la proroga nel tempo e il conseguente finanziamento supplementare. Nessuna misura complementare sarà oggetto di sussidi nel contesto della proroga. Tutti gli altri elementi sono rimasti invariati rispetto al regime valutato dalla Commissione nella decisione del 2005.

(63) Nell'ambito del procedimento di indagine formale l'Italia si è impegnata a ridurre la durata della proroga da due anni a un solo anno. Si è impegnata inoltre a prolungare di un anno supplementare l'obbligo della consecutiva gestione commerciale non sovvenzionata dei servizi di trasporto.

(64) Il punto 10 degli orientamenti marittimi definisce vari criteri per valutare la compatibilità di una misura volta a migliorare la catena intermodale e a decongestionare le strade. Tuttavia, nella fattispecie, la Commissione ritiene che tali condizioni debbano essere valutate alla luce delle particolari circostanze del caso in oggetto (modifica di un regime esistente già approvato direttamente ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del TFUE), e della particolare situazione che ha considerevolmente alterato il contesto di mercato che esisteva quando il regime era stato inizialmente approvato dalla Commissione.

7.3.1. *Prima condizione: l'aiuto deve avere una durata non superiore a tre anni e concernere il finanziamento di un servizio marittimo che collega porti situati nel territorio degli Stati membri*

(65) Nel caso in oggetto, l'Italia ha addotto sufficienti dimostrazioni del fatto che la crisi economica ha inciso sensibilmente sul funzionamento dei servizi di trasporto, facendo sì che l'impegno dei beneficiari di gestire in modo commerciale i servizi in questione dopo il periodo di finanziamento iniziale di tre anni non potesse essere onorato ([10]). L'Italia si è inoltre impegnata a prorogare di un anno la condizione relativa alla gestione commerciale dei servizi. È altresì indiscusso che il regime ha lo scopo di finanziare servizi marittimi che collegano porti dell'Unione.

(66) Pertanto, anche se la durata complessiva del regime, quale modificato, è di quattro anni, la Commissione ritiene che, alla luce delle particolari circostanze del caso in oggetto, sia giustificato considerare tale limitata proroga come conforme alla condizione sopra enunciata.

7.3.2. *Seconda condizione: il servizio deve permettere che il trasporto (essenzialmente di merci) effettuato su strada sia in tutto o in parte effettuato via mare, senza deviazioni del trasporto marittimo contrarie all'interesse comune*

(67) Come sopra indicato, il regime sovvenzionato serve a sostenere il trasporto marittimo di merci contribuendo ai costi d'esercizio associati alla movimentazione di carichi via mare.

(68) La Commissione tiene conto anche della dotazione relativamente modesta prevista per la modifica notificata.

(69) La Commissione ritiene quindi che la misura serva a realizzare un obiettivo dell'Unione, e che la potenziale distorsione della concorrenza causata dall'aiuto venga compensata dai più ampi benefici che il regime apporterà consentendo di trasferire flussi di traffico di merci dalla

([10]) Va osservato a tal riguardo che esiste una divergenza fra gli orientamenti marittimi e le linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13), in cui, per regimi analoghi volti alla promozione di un trasferimento intermodale dal trasporto su strada a quello ferroviario, non è prescritto un limite corrispondente di tre anni. Quindi, nel rivedere gli orientamenti marittimi, la Commissione specificherà che, in determinate circostanze, gli aiuti di Stato per il trasporto marittimo a corto raggio possono essere dichiarati compatibili per un periodo di più di tre anni.

strada alle vie navigabili, e incoraggiando così un trasferimento modale verso un sistema di trasporto più sostenibile. La Commissione ritiene quindi che la modifica in questione riguardi un regime di aiuti che permette che il trasporto su strada sia in tutto o in parte effettuato via mare, e che non vi siano deviazioni del trasporto marittimo contrare all'interesse comune.

7.3.3. *Terza condizione: l'aiuto deve concernere l'attuazione di un progetto dettagliato che abbia un impatto ambientale prestabilito, riguardi una nuova rotta o il miglioramento dei servizi su una rotta esistente, associando, se necessario, vari armatori. Una stessa linea non può essere oggetto di più di un progetto finanziato e quest'ultimo non può essere rinnovato, prorogato o ripetuto*

(70) L'aiuto è stato calcolato in modo da compensare i servizi marittimi per i costi esterni non assunti nei servizi su strada concorrenti. L'ammontare del contributo per ogni singolo viaggio corrisponde al differenziale esistente tra i costi esterni del trasporto su strada e quelli del trasporto marittimo. Tale differenziale è calcolato in base a uno studio aggiornato realizzato dall'associazione «Amici della terra». I fattori presi in considerazione per questi calcoli sono i gas serra, l'inquinamento atmosferico, il rumore, la congestione e gli incidenti. La Commissione nota che il risultato dello studio mostra chiaramente che questo progetto intermodale mare-terra porta a considerevoli risparmi in termini di costi esterni.

(71) La Commissione ritiene che il livello previsto degli aiuti si basi su un'analisi comparativa ragionevole dei costi esterni delle due modalità di trasporto, e che sia limitato all'importo necessario per incoraggiare il passaggio ai servizi marittimi. L'aiuto concerne quindi l'attuazione di un progetto dettagliato che ha un impatto ambientale prestabilito.

(72) Per quanto riguarda la condizione secondo cui il progetto deve concernere solo *nuove rotte o il miglioramento di servizi esistenti*, la Commissione osserva che il regime era già stato approvato direttamente ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del TFUE. Pertanto, la valutazione della proroga notificata del regime alla luce di questa condizione degli orientamenti marittimi non è rilevante, dato che la modifica si applicherà necessariamente a rotte che sono già state finanziate nel quadro del regime esistente.

(73) Come nel regime iniziale, i beneficiari saranno liberi di scegliere la linea marittima più conveniente e l'operatore più concorrenziale per ciascuna delle rotte prescelte. Tali disposizioni garantiscono un trattamento non discriminatorio tra gli operatori marittimi. La Commissione ritiene quindi che tale condizione sia soddisfatta.

7.3.4. *Quarta condizione: l'aiuto deve concernere la copertura dei costi d'esercizio del servizio in questione fino al 30 %*

(74) La sovvenzione accordata ai progetti selezionati è limitata al 30 % dei costi d'esercizio.

7.3.5. *Quinta condizione: l'aiuto deve essere concesso sulla base di criteri trasparenti applicati in modo non discriminatorio rispetto agli armatori stabiliti nell'Unione. Di norma l'aiuto deve concernere un progetto selezionato dalle autorità dello Stato membro tramite un bando di gara in conformità con la normativa unionale applicabile*

(75) La Commissione osserva che i criteri applicati per la concessione dell'aiuto sono trasparenti e che gli armatori nell'Unione sono trattati in modo non discriminatorio.

7.3.6. *Sesta condizione: il servizio oggetto del progetto deve essere commercialmente redditizio dopo il periodo ammissibile per l'aiuto pubblico*

(76) Come sopra indicato, il rallentamento economico ha impedito alle imprese di autotrasporto di stabilizzare i livelli di trasporto intermodale raggiunti. Pertanto, non è stato possibile realizzare la redditività dei progetti dopo tre anni di sovvenzione. La Commissione tiene tuttavia conto del fatto che l'Italia si è impegnata a prorogare l'obbligo, per i beneficiari, di gestire in modo commerciale i servizi per un anno supplementare dopo i quattro anni di sovvenzioni. La Commissione ritiene quindi che tale condizione sia soddisfatta.

7.3.7. *Settima condizione: l'aiuto non deve essere cumulabile con compensazioni di servizio pubblico (obblighi o contratto)*

(77) Come indicato, l'aiuto non può essere cumulabile con compensazioni di servizio pubblico.

8. **CONCLUSIONE**

(78) La Commissione conclude pertanto che la modifica del regime attraverso la sua proroga di un anno è compatibile col mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del TFUE.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La misura cui l'Italia intende dare esecuzione - sulla base dell'articolo 2, comma 250, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, e del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 31 gennaio 2011 - per lo sviluppo delle catene logistiche e il perfezionamento dell'intermodalità, è compatibile col mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

L'esecuzione di detta misura è di conseguenza autorizzata.

Articolo 2

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 17 luglio 2013

Per la Commissione
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente