

## AYUDAS ESTATALES — ITALIA

**Ayuda C 52/2002 (ex N 833/2001) — Ley Provincial nº 6/99: «Disposiciones especiales para el sector del transporte» (Provincia Autónoma de Trento)****Invitación a presentar observaciones, en aplicación del apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE**

(2002/C 242/03)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Por carta de 24 de julio de 2002, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Italia su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE en relación con la ayuda antes citada.

Las partes interesadas podrán presentar sus observaciones sobre la ayuda respecto de la cual la Comisión ha incoado el procedimiento en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea  
Dirección General de Energía y Transportes  
Dirección A  
B-1049 Bruselas  
Fax (32-2) 296 41 04.

Dichas observaciones serán comunicadas a Italia. La parte interesada que presente observaciones podrá solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada confidencialmente.

## RESUMEN

**1. Procedimiento**

El 3 de mayo de 2000 la Comisión decidió no presentar objeción alguna sobre la Ley Provincial nº 6, de 13 de diciembre de 1999 (ayuda estatal N 42/2000). Mediante carta de 27 de noviembre de 2001, registrada en la Secretaría General el 3 de diciembre de 2001, las autoridades italianas notificaron a la Comisión, con arreglo al apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE, las disposiciones especiales para el sector del transporte aprobadas de conformidad con dicha ley. La Secretaría General de la Comisión Europea registró esa notificación con el número N 833/01.

Dado que la notificación estaba incompleta, la Comisión solicitó información complementaria mediante la carta D(02) 1665, fechada el 1 de febrero de 2002. La respuesta a la misma se recibió por correo certificado el 5 de abril de 2002 (DG TREN A/56228).

El 11 de marzo de 2002 tuvo lugar una reunión entre representantes de la Comisión y de la Provincia Autónoma de Trento. La Comisión envió el 12 de abril de 2002 una última carta a las autoridades italianas. En respuesta a la petición allí formulada, se recibió una carta fechada el 17 de mayo de 2002 y registrada el 28 de mayo de 2002 (SG A/5459). El 30 de mayo de 2002 tuvo lugar una segunda reunión entre representantes de la Comisión y de la Provincia Autónoma de Trento.

**2. Descripción de la medida**

El objetivo de la medida es fomentar el transvase del tráfico de mercancías a medios alternativos al transporte por carretera,

subvencionando las inversiones en transporte por ferrocarril o por otros sistemas que no sean la carretera, reducir los efectos del transporte por carretera sobre el medio ambiente, subvencionando la compra de medios de transporte equipados con tecnologías que reduzcan la contaminación atmosférica y superen las normas ecológicas obligatorias y, por último, apoyar la creación de asociaciones de empresas del sector con el objetivo de aumentar la eficacia, las economías de escala y la capacidad de gestión en el ámbito local, que se caracteriza actualmente por un elevado nivel de fragmentación.

La medida prevé ayudas para pequeñas y medianas empresas <sup>(1)</sup> y para las asociaciones de empresas que realizan el transporte por carretera en nombre de terceros, que efectúan transportes combinados <sup>(2)</sup>, por ferrocarril o por tierra relacionadas de algún modo con el transporte por ferrocarril combinado o con el transporte de mercancías y viajeros.

La ayuda consiste en subvenciones de capital para la sustitución y la adaptación de vehículos con el fin de conseguir unos niveles más elevados de protección del medio ambiente. Se incluyen también ayudas a las inversiones destinadas exclusivamente al transporte combinado y ayudas a las inversiones específicamente en favor del transporte de mercancías y viajeros realizado por pequeñas y mediana empresas.

<sup>(1)</sup> Según la definición incluida en el anexo I del Reglamento (CE) nº 70/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, sobre la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas a las pequeñas y medianas empresas.

<sup>(2)</sup> Según la definición incluida en el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

### 3. Evaluación de la ayuda

De acuerdo con la media propuesta, los beneficiarios seleccionados reciben contribuciones estatales para los costes de las inversiones en equipo de transporte combinado y en vehículos de transporte por carretera, mientras que otras empresas, ya sean nacionales o de los demás Estados miembros, que desempeñan sus actividades en este campo, no obtienen esas ayudas para sus actividades de transporte. Las medidas fortalecen, pues, la posición competitiva de los beneficiarios en detrimento de otros transportistas que se dedican al comercio internacional. La Comisión señala que el acceso al mercado de ese sector del transporte (transporte combinado o transporte por carretera) es libre de acuerdo con las normas apropiadas del Tratado o el Derecho derivado comunitario <sup>(3)</sup>.

En vista de lo cual, la Comisión considera que el plan de ayudas notificado incluye ayudas como las definidas en el apartado 1 del artículo 87, lo que está, en principio, prohibido, a no ser que se le considere compatible con el mercado común por gozar de alguna de las exenciones establecidas en el Tratado o en el Derecho derivado.

El desarrollo de actividades que transfieran el tráfico de la carretera a otros modos es de interés común según lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado <sup>(4)</sup>. Por lo tanto, la Comisión declara que la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado es el fundamento jurídico adecuado para analizar este plan de ayudas.

Con arreglo a la práctica consolidada, la Comisión considera que la ayuda estatal a las inversiones en equipos de transporte, la ayuda a las inversiones en sistemas informáticos y la ayuda a la adquisición de unidades de carga intermodal debe evaluarse de conformidad con el apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE <sup>(5)</sup>.

Las ayudas para edificios, instalaciones, maquinaria y equipo para las pequeñas y medianas empresas que efectúan el transporte de mercancías y viajeros pueden considerarse compatibles con el Tratado de conformidad con el apartado 5 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 70/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001 <sup>(6)</sup>, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las pequeñas y medianas empresas.

<sup>(3)</sup> En lo que se refiere al transporte combinado, véanse los artículos 43 y 49 del Tratado y la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992 (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38). En cuanto al transporte por carretera, véase el Reglamento (CE) n° 12/98 del Consejo, de 11 de diciembre de 1997 (DO L 4 de 8.1.1998, p. 10) y el Reglamento (CEE) n° 3118/93 del Consejo, de 22 de junio de 1993 (DO L 279 de 12.11.1993, p. 1).

<sup>(4)</sup> Véanse la Decisión de la Comisión de 8 de julio de 1999, N 121/99 — Austria (DO C 245 de 28.8.1999, p. 2); la Decisión de la Comisión de 4 de mayo de 1999, Italia (DO L 227 de 28.8.1999, p. 12); la Decisión de la Comisión de 9 de diciembre de 1998, N 598/98 — Países Bajos (DO C 29 de 4.2.1999, p. 13), y la Decisión de la Comisión de 21 de enero de 1997, C 2/97 — Países Bajos (DO C 93 de 22.3.1997, p. 11).

<sup>(5)</sup> Véanse la Decisión de la Comisión de 4 de mayo de 1999, C 21/98 — Italia (DO L 227 de 28.8.1999, p. 12); la Decisión de la Comisión de 8 de julio de 1999, N 121/99 — Austria (DO C 245 de 28.8.1999, p. 2), y la Decisión de la Comisión de 26 de octubre de 1999, N 293/99 — Bélgica (VIK) (DO C 55 de 26.2.2000, p. 11).

<sup>(6)</sup> DO L 10 de 13.1.2001, p. 33.

### *Ayudas a la inversión en vehículos automóviles con una capacidad de hasta nueve plazas*

El Reglamento (CE) n° 12/98 del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro <sup>(7)</sup>, sólo autoriza el transporte de cabotaje con vehículos que puedan transportar más de nueve viajeros (incluido el conductor) y estén diseñados a tal fin <sup>(8)</sup>. Por lo tanto, en lo que se refiere a esas ayudas a la inversión y en ausencia de legislación comunitaria que haya abierto ese mercado, la Comisión considera que no se trata de una ayuda estatal como las consideradas en el apartado 1 del artículo 87 del Tratado, ya que no tiene efectos sobre el comercio entre los Estados miembros. Además, el ámbito de aplicación geográfico se limita a ese territorio provincial y al de las provincias limítrofes.

### *Ayudas a la inversión en vagones de ferrocarril y material rodante nuevo o recuperado*

El apartado 5 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 70/2001 autoriza las ayudas a las inversiones en vagones de ferrocarril destinadas a las PYME. Sin embargo, la Comisión tiene dudas sobre si el porcentaje de la ayuda notificado, que es del 25 %, puede considerarse compatible con el porcentaje máximo de ayuda establecido en el apartado 2 del artículo 4 (15 % para las pequeñas empresas y 7,5 % para las medianas).

## CARTA

«Dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità italiane in merito al regime di aiuto in oggetto, la Commissione desidera informarLa di aver deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 83, paragrafo 2, del trattato CE nei confronti degli aiuti agli investimenti in carri ferroviari e in materiale rotabile nuovo o rigenerato di non sollevare alcuna obiezione nei confronti delle altre misure notificate.

### I. Procedimento

1. Il 3 maggio 2000 la Commissione ha deciso di non sollevare alcuna obiezione nei confronti della Legge provinciale n. 6 del 13 dicembre 1999 (aiuto di Stato N 42/2000). Con lettera del 27 novembre 2001, protocollata dal Segretariato generale il 3 dicembre 2001, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione, come previsto dall'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, le «Disposizioni particolari per il settore del trasporto» contenenti la disciplina attuativa della predetta legge. La notificazione è stata protocollata dal Segretariato generale della Commissione con il n. N 833/01.
2. Poiché la notifica risultava incompleta, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni con lettera D(02) 1665 del 1° febbraio 2002. La risposta a questa lettera è pervenuta con lettera raccomandata del 5 aprile 2002, protocollata col numero DG TREN A/56228.

<sup>(7)</sup> DO L 4 de 8.1.1998.

<sup>(8)</sup> Decisión de la Comisión N 733/2000 — Italia (Liguria): «Interventions régionales pour la requalification du service de transport public par taxis.» Decisión de la Comisión N 237/99 — Italia (Piemonte): «Regime di sovvenzioni per il miglioramento dei servizi complementari al trasporto pubblico locale.»

3. L'11 marzo 2002 si è svolta una riunione tra rappresentanti della Commissione e della Provincia autonoma di Trento. Una lettera che chiedeva un complemento di informazione è stata inviata dalla Commissione alle autorità italiane il 12 aprile 2002. La risposta è pervenuta con lettera del 17 maggio 2002, protocollata il 28 maggio 2002 (SG A/5459). Una seconda riunione tra rappresentanti della Commissione e della Provincia autonoma di Trento ha avuto luogo il 30 maggio 2002.

## II. Descrizione dell'aiuto

### 2.1. Finalità

4. Il provvedimento è finalizzato ad incoraggiare il trasferimento del traffico delle merci verso vettori diversi da quelli stradali, sostenendo gli investimenti per il trasporto su rotaia o per sistemi alternativi al trasporto su ruota; un altro obiettivo è la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto su ruota attraverso la concessione di contributi per l'acquisto di mezzi di trasporto dotati di tecnologie che riducono l'inquinamento ambientale e che superano gli standard ecologici obbligatori. Infine, un ulteriore obiettivo consiste nel fornire un sostegno alla formazione di consorzi fra imprese del settore, in quanto forme di aggregazione che aumentano l'efficienza, le economie di scala e le potenzialità gestionali in un contesto locale caratterizzato da un'alta polverizzazione degli operatori.

### 2.2. Beneficiari

5. Il progetto notificato eroga aiuti a piccole o medie imprese <sup>(9)</sup> e a consorzi di piccole e medie imprese:
- operanti nel settore dell'autotrasporto per conto terzi che svolgono attività di trasporto intermodale <sup>(10)</sup>,
  - che effettuano attività connesse ai trasporti terrestri purché connesse al trasporto ferroviario intermodale o al trasporto di merci o di persone.
6. Le autorità italiane hanno confermato che del regime potranno beneficiare tutte le imprese dell'Unione europea operanti nella provincia di Trento.
7. Inoltre, il regime prevede che le grandi imprese possano beneficiare degli aiuti soltanto previa notifica e autorizzazione del singolo progetto di aiuto. La Commissione ritiene tuttavia che aiuti siffatti, erogati a grandi imprese, esulino dall'esame effettuato dalla Commissione del presente regime, notificato come N 833/01. La presente decisione si limiterà pertanto a valutare e ad esonerare gli aiuti previsti per le piccole e medie imprese e non pregiudica in alcun modo eventuali future notifiche di aiuti per le grandi imprese.

<sup>(9)</sup> Ai sensi della definizione di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato alle imprese di piccole e medie dimensioni (GU L 10 del 13.1.2001, pag. 33).

<sup>(10)</sup> Ai sensi della definizione di cui all'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, sulla fissazione di norme comuni per taluni tipi di trasporto combinato e di merci fra gli Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

### 2.3. Forma dell'aiuto

8. Verranno concesse sovvenzioni in conto capitale il cui versamento può avvenire in un'unica soluzione o in rate annuali. Il contributo è erogato dopo l'effettuazione delle spese. Tuttavia, per le domande di contributo di importo superiore ai 500 000 EUR, comprendenti investimenti immobiliari, è ammessa l'erogazione anticipata delle prime due rate di contributo, dopo l'atto di concessione. L'erogazione anticipata avviene previa presentazione di idonea garanzia per l'intero importo anticipato, aumentato annualmente del tasso legale di interesse.

### 2.4. Spese ammissibili ed intensità dell'aiuto

9. Sostituzione dei veicoli [articolo 3, paragrafo 1, lettera a), delle «Disposizioni particolari per il settore del trasporto»]; la sostituzione di veicoli immatricolati da almeno cinque anni con veicoli nuovi che consentano il raggiungimento di più elevati standard in tema di tutela dell'ambiente di quelli previsti dalla normativa nazionale e comunitaria in vigore. Sono quindi esclusi gli standard adottati ma non ancora entrati in vigore. Il versamento del contributo è subordinato alla prova che il veicolo oggetto di sostituzione sia stato rottamato oppure alienato a paesi non appartenenti all'area CEMT <sup>(11)</sup>; verrà erogato un importo massimo pari al 40 % dei costi differenziali di investimento necessari per raggiungere i più elevati standard ambientali.
10. Adeguamento dei veicoli [articolo 3, paragrafo 1, lettera b)], finalizzato alla riduzione dell'inquinamento acustico o delle emissioni gassose allo scopo di realizzare standard più elevati in tema di tutela dell'ambiente di quelli previsti dalla normativa nazionale comunitaria in vigore; sarà erogato soltanto un importo massimo pari al 40 % dei sovraccosti di investimento sostenuti per conseguire una tutela ambientale di livello superiore a quello prescritto dalla vigente normativa.
11. Terreni [articolo 3, paragrafo 1, lettera c)]; per le piccole e medie imprese sono consentite intensità di aiuto fino a un massimo di 15 % per le piccole imprese e fino a un massimo di 7,5 % per le medie imprese.

### **Aiuti agli investimenti esclusivamente destinati al trasporto intermodale**

12. Beni di investimento, software e hardware [articolo 3, paragrafo 2, lettera a)]; beni di investimento necessari per effettuare la movimentazione, la manipolazione e il trasporto di merci da vettori su ruote a vettori su rotaia. Il software e l'hardware devono essere esclusivamente utilizzati per realizzare le suddette attività di movimentazione, manipolazione e trasporto. L'intensità massima dell'aiuto può arrivare al 30 % dei costi ammissibili.

<sup>(11)</sup> CEMT/ECMT — Conferenza europea dei ministri dei Trasporti; organo intergovernativo istituito con un accordo sottoscritto a Bruxelles il 17 ottobre 1953. Attualmente, sono membri del CEMT i 15 Stati dell'Unione europea, nonché molti altri paesi dell'Europa centrale e orientale.

13. Casse mobili e containers, semirimorchi esclusivamente progettati per il trasporto combinato e ammodernamento dei semirimorchi per adattarli al trasporto intermodale [articolo 3, paragrafo 2, lettera c) e lettera d)]. Restano quindi esclusi gli aiuti per l'investimento in containers per il trasporto marittimo, che non sono espressamente progettati per il trasporto combinato. I contributi che possono essere concessi agli investimenti in attrezzature non devono superare il 40 % della differenza tra il costo di un'unità per il trasporto combinato e una corrispondente unità per il trasporto su strada. Sono pertanto esclusi gli aiuti all'investimento in containers marittimi (ISO serie 1) che non sono specificamente progettati per il trasporto combinato.

14. Interventi di ammodernamento di carri ferroviari destinati al trasporto intermodale [articolo 3, paragrafo 2, lettera f)], finalizzati a ridurre i costi di gestione mediante uno o più dei seguenti interventi: individuazione della posizione sul territorio dell'Unione europea, accoppiamento automatico, controllo e verifica automatica del sistema frenante e dei sistemi di rotolamento. Sono ammissibili solamente i costi di ammodernamento nella misura del 25 %.

15. Carri ferroviari e materiale rotabile nuovo o rigenerato [articolo 3, paragrafo 2, lettera e)]; l'intensità massima è pari al 25 % dei costi ammissibili sostenuti dalle piccole e medie imprese.

#### **Aiuti agli investimenti specificamente finalizzati alle PMI che trasportano merci e persone**

16. Fabbricati, impianti, macchinari e attrezzature (articolo 3, paragrafo 3); l'intensità dell'aiuto ammessa può essere al massimo del 15 % per le piccole imprese e del 7,5 % per le medie imprese. Sono escluse le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria. Le attrezzature non comprendono i mezzi di trasporto né le attrezzature di trasporto.

17. Autoveicoli atti a trasportare fino a nove persone compreso il conducente per le imprese che esercitano l'attività di autotrasporto di persone (articolo 3, paragrafo 4). Si intende che il limite si riferisce alla capacità complessiva di trasporto dell'impresa e non al singolo veicolo in sua disponibilità. Devono essere soddisfatti i seguenti requisiti: utilizzo esclusivo dei veicoli e ambito di trasporto geograficamente circoscritto al territorio della provincia e a quello delle province confinanti; per considerare l'attività aziendale ristretta a tale ambito l'impresa non deve svolgere alcuna prestazione all'esterno dello stesso, anche se in eventualità del tutto occasionali o accidentali. L'intensità di aiuto consentita è pari al 15 % per le piccole imprese e al 7,5 % per le medie imprese.

#### **2.5. Cumulabilità**

18. La presentazione della domanda di contributo comporta il divieto di presentare altre domande di contributo per la medesima iniziativa, nonché l'obbligo di rinunciare ad altre domande eventualmente già presentate, salvo espressioni e diverse indicazioni di altre leggi e nel rispetto delle regole comunitarie sul cumulo degli aiuti di Stato. La violazione di queste disposizioni comporta il diniego del contributo o

la revoca totale dei contributi già concessi, nonché la restituzione, da parte dell'impresa, di un importo pari a quattro volte quello erogato (articolo 12, paragrafo 7). Nell'ipotesi di cumulo di misure di aiuto diverse previste dal regime, il contributo non deve superare le percentuali massime valide per ciascuna misura.

#### **2.6. Procedura e misure nell'ipotesi di mancata osservanza**

19. Ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 2, della Legge provinciale 13 dicembre 1999, n. 6 «Interventi della Provincia autonoma di Trento per il sostegno dell'economia e della nuova imprenditorialità»<sup>(12)</sup>, le domande relative agli aiuti previsti dalla legge sono esaminate secondo procedure di tipo automatico o valutativo.

20. La concessione dei contributi comporta l'obbligo di non alienare, cedere o comunque distogliere dalla loro destinazione i beni per i quali i contributi sono stati concessi per un periodo minimo di 3-5 anni (per i beni mobili) e di 10 anni (per i beni immobili). In caso di mancata osservanza degli obblighi suddetti i contributi vengono parzialmente o totalmente revocati (articolo 13 delle Disposizioni particolari).

#### **2.7. Stanziamenti di bilancio e durata del regime di aiuto**

21. Le disposizioni in oggetto entrerebbero in applicazione dalla data di autorizzazione del regime da parte della Commissione e fino al 31 dicembre 2006.

22. Non sono previsti stanziamenti di bilancio specificamente finalizzati al settore trasporti; gli importi corrispondenti vengono attinti ad un qualsiasi fondo per investimenti.

(in euro)					
Contributi una tantum	2002	2003	2004	2005	2006
Settore artigianale	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000
Industria	400 000	400 000	400 000	400 000	400 000
Cooperative	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Commercio	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
<b>Totale</b>	<b>850 000</b>				
Contributi pluriennali erogabili in più rate	2002	2003	2004	2005	2006
Settore artigianale	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Industria	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
Cooperative	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Commercio	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000
<b>Totale</b>	<b>875 000</b>				

<sup>(12)</sup> Provvedimento già autorizzato con decisione della Commissione del 3.5.2000, aiuto di Stato N 42/2000.

## 2.8. Fondamento giuridico

23. Legge provinciale 13 dicembre 1999, n. 6 e sua disciplina attuativa (progetto di regolamento «Disposizioni particolari per il settore del trasporto»).

## III. Valutazione dell'aiuto

### 3.1. Esistenza dell'aiuto

24. Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, salvo deroghe contemplate dal trattato, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi fra Stati membri, gli aiuti concessi da uno Stato membro che falsino o minaccino di falsare la concorrenza.
25. A norma del regime proposto, i beneficiari prescelti riceveranno contributi pubblici a fronte delle spese di investimento effettuate in attrezzature di trasporto combinato e veicoli stradali, mentre altre imprese, italiane o di altri Stati membri, anch'esse attive in tale settore, non ricevono tali contributi. Di conseguenza, il regime in oggetto rafforza la posizione concorrenziale dei beneficiari nei confronti di altre imprese operanti nel settore del trasporto fra Stati. La Commissione osserva che l'accesso al mercato dei trasporti in questione — trasporto combinato ed autotrasporto — è stato liberalizzato in forza delle pertinenti disposizioni del trattato e del diritto comunitario derivato<sup>(13)</sup>.
26. Ciò premesso, la Commissione ritiene che il regime notificato comporti una concessione di aiuti ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, cioè di aiuti vietati — in linea di principio — dalla normativa comunitaria, a meno che non vengano ritenuti compatibili con il mercato comune in virtù di una delle deroghe previste dal trattato o dal diritto comunitario derivato.

### 3.2. Esenzione del regime di aiuto

27. Il regime notificato ha il duplice scopo di incentivare il trasferimento del traffico delle merci verso vettori diversi da quelli stradali e quello di ridurre l'impatto ambientale del trasporto su strada. La Commissione ritiene che al regime notificato non possa applicarsi alcuna delle deroghe contemplate dall'articolo 87, paragrafo 2, del trattato CE. Né tale regime è destinato a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo o a porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), o a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera d).
28. Inoltre, ai sensi dell'articolo 73 del trattato CE, sono considerati compatibili con il trattato gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti. Anziché limitarsi alla semplice agevolazione dello sviluppo di un settore industriale, il concetto di coordinamento di cui all'articolo 73 si riferisce a un complesso di interventi programmati dallo Stato. Attualmente, alla luce degli sviluppi della libe-

ralizzazione in questo settore, la necessità di interventi finanziari dello Stato intesi a coordinare i trasporti terrestri risulta notevolmente ridotta.

29. L'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato stabilisce che possono considerarsi compatibili con il mercato comune:

*«gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse».*

30. Lo sviluppo di attività finalizzate a trasferire il traffico dalla strada ad altri modi di trasporto è un'attività di interesse comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato<sup>(14)</sup>. Pertanto, la Commissione ritiene che l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato costituisca il fondamento giuridico adeguato per valutare il regime notificato.

### 3.3. Applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c)

31. Per quanto attiene agli aiuti per la sostituzione dei veicoli immatricolati da almeno cinque anni con veicoli nuovi [articolo 3, paragrafo 1, lettera a)] delle «Disposizioni particolari per il settore del trasporto» la Commissione sottolinea il fatto che in settori caratterizzati da eccesso di capacità, come quello dell'autotrasporto di merci, in linea di principio non possono essere erogati aiuti per l'acquisto di unità di trasporto.
32. Tuttavia, è possibile concedere aiuti in connessione con l'acquisto di veicoli nuovi, qualora tale incentivo miri a conseguire gli obiettivi generali di tutela dell'ambiente e rappresenti una effettiva compensazione delle spese sostenute per conseguire standard tecnici più elevati di quelli prescritti dalla normativa nazionale o comunitaria.
33. Sotto questo profilo, va notato che l'aiuto previsto non supererà in alcun caso il massimale istituito dal punto 29 (30 %) e dal punto 35 (maggiorazione dell'aiuto di 10 punti percentuali per le PMI) della Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente<sup>(15)</sup>. Inoltre, l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a) delle «Disposizioni particolari» — imponendo al beneficiario l'obbligo di rottamare o vendere i veicoli sostituiti a paesi non appartenenti all'area CEMT — detta una chiara norma di salvaguardia per impedire che capacità di trasporto dismesse ritornino sul mercato.
34. Per quanto attiene agli aiuti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) delle «Disposizioni particolari», per gli investimenti che consentono alle imprese di trasporto interessate di adeguare il proprio parco veicoli a standard ambientali più elevati di quelli imposti dalla normativa comunitaria nazionale, la Commissione osserva che il massimale di aiuto proposto (25 % della spesa di investimento documentata) è conforme a quanto previsto dal punto 29 della citata Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente.

<sup>(13)</sup> Per il trasporto combinato, cfr. articolo 43 e articolo 49 del trattato CE e direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992 (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38), citata alla nota precedente. Per il trasporto stradale, cfr. regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio, dell'11 dicembre 1997 (GU L 4 dell'8.1.1998, pag. 10) e regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 22 giugno 1993 (GU L 279 del 12.11.1993, pag. 1).

<sup>(14)</sup> Decisioni della Commissione: 8 luglio 1999, N 121/99 — Austria (GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2); decisione del 4 maggio 1999 — Italia (GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12); decisione N 598/98, del 9 dicembre 1998 — Paesi Bassi (GU C 29 del 4.2.1999, pag. 13); decisione C 2/97 del 21 gennaio 1997 — Paesi Bassi (GU C 93 del 22.3.1997, pag. 11).

<sup>(15)</sup> GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

35. Giova inoltre osservare che le spese che possono beneficiare degli aiuti agli investimenti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a) e all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), devono essere limitate ai sovraccosti di investimento sostenuti per conseguire gli obiettivi ambientali.
36. L'articolo 4, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese<sup>(16)</sup> stabilisce che sono ammissibili aiuti agli investimenti in terreni, edifici, impianti e macchinari. Pertanto, l'aiuto notificato ai fini dell'acquisizione di terreni per le PMI può essere ritenuto compatibile con il trattato poiché il previsto livello della sovvenzione è compatibile con quanto dispone l'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento. Inoltre, il regime di aiuto notificato rispetta anche le disposizioni degli articoli 7 e 8 del citato regolamento.

#### **Aiuti agli investimenti esclusivamente finalizzati al trasporto combinato**

37. Da tempo la Comunità persegue una politica mirante a realizzare un sistema equilibrato di trasporto intermodale: parte integrante di questa politica sono gli interventi diretti a migliorare la competitività del trasporto combinato rispetto al trasporto stradale. Per la Comunità europea la finalità essenziale della politica del trasporto combinato consiste nel trasferire il traffico dalla strada verso altri modi di trasporto. Strumenti comunitari come la direttiva 92/106/CEE del Consiglio mirano a incoraggiare lo sviluppo del trasporto combinato. Anche il recente Libro bianco sulla politica dei trasporti<sup>(17)</sup> incoraggia l'uso del trasporto su rotaia e di altri modi di trasporto ecocompatibili al fine di creare alternative competitive all'autotrasporto. Lo sviluppo del trasporto combinato è pertanto nell'interesse della Comunità, conformemente all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.
38. In sintonia con la sua prassi consolidata, la Commissione ritiene che gli aiuti di Stato relativi ad investimenti in attrezzature per la movimentazione del carico, gli aiuti per gli investimenti in sistemi ed apparecchiature informatiche e gli aiuti per l'acquisto di unità di carico per il trasporto intermodale debbano essere valutate alla luce dell'articolo 87, paragrafo 3, del trattato CE<sup>(18)</sup>.
39. Le attrezzature per la movimentazione sono essenziali ai fini del buon funzionamento della catena del trasporto combinato. Infatti, il 30% dei costi della rete del trasporto intermodale rispondono ai costi derivanti dalle operazioni di movimentazione dei carichi. Pertanto, gli aiuti di Stato per le attrezzature di movimentazione contribuiscono a ridurre i costi del sistema del trasporto combinato e, quindi, migliorano la sua competitività nei confronti del trasporto su strada. L'intensità dell'aiuto che il regime notificato prevede per gli investimenti in questo tipo di at-

trezzature va considerato in linea con la prassi della Commissione in questo settore<sup>(19)</sup>.

40. Per questi motivi, la Commissione ritiene che l'aiuto per l'acquisto di attrezzature di movimentazione previsto dal regime in oggetto contribuisca allo sviluppo del settore delle attività di trasporto combinato e non incida sulle condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune. Tale aiuto beneficia pertanto della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato<sup>(20)</sup>.
41. Per quanto attiene gli investimenti in software e hardware, i sistemi di comunicazione e di informazione elettronica sono di importanza essenziale per il successo del trasporto combinato. Un autotrasportatore può seguire facilmente, tramite il conducente dell'autotreno e il suo telefono cellulare, lo svolgimento di una operazione di trasporto stradale in tutta l'Europa. Una operazione equivalente di trasporto combinato dovrebbe poter seguire il container e, eventualmente, il carro ferroviario. Attraverso l'uso dell'elettronica nelle comunicazioni nella catena del trasporto combinato, l'efficienza e l'affidabilità del trasporto combinato può essere notevolmente incrementata, rendendolo più attraente rispetto al trasporto stradale. Pertanto, gli aiuti agli investimenti per i sistemi di informazione nei terminali di trasporto combinato sono una misura di interesse comune.
42. Inoltre, il regime in oggetto prevede che i sistemi informatici che ricevono un contributo devono essere esclusivamente utilizzati nell'ambito del trasporto combinato per essere agevolabili e stabiliscono un'intensità massima di aiuto del 30 %, che è proporzionata alla maggiore spesa necessaria per questi investimenti. Di conseguenza, la Commissione ritiene che questo tipo di contributo possieda i requisiti per beneficiare della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.
43. Per quanto riguarda gli aiuti agli investimenti in unità di carico intermodali ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettere c) e d), delle «Disposizioni particolari», la Commissione ritiene che questo tipo di aiuto possieda i requisiti per beneficiare della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato. Come la Commissione ha già indicato nelle sue decisioni relative agli aiuti N 79/97, C 21/98 e N 508/99<sup>(21)</sup>, gli aiuti agli investimenti in unità per il trasporto combinato possono essere ammessi a determinate condizioni, che nel caso qui in esame risultano soddisfatte. Il regime notificato prevede infatti che vengano sovvenzionati esclusivamente gli investimenti in unità per il trasporto combinato e non i normali container per il

<sup>(16)</sup> GU L 10 del 13.1.2001, pag. 33.

<sup>(17)</sup> Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», doc. COM(2001) 370.

<sup>(18)</sup> Decisioni della Commissione: 4 maggio 1999, C 21/98 — Italia (GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12); 8 luglio 1999, N 121/99 — Austria (GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2); 26 ottobre 1999, N 293/99 — Belgio (VIK) (GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11).

<sup>(19)</sup> Decisioni della Commissione: 9 dicembre 1998, N 598/98 — Paesi Bassi (GU C 29 del 4.2.1999, pag. 13); 8 luglio 1999, N 121/99 — Austria (GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2); 4 maggio 1999 — Italia (GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12); 21 dicembre 2000, N 508/99 — Italia — provincia di Bolzano-Alto Adige — Legge 4/97 (GU C 71 del 3.3.2001, pag. 21).

<sup>(20)</sup> Decisioni della Commissione: 9 dicembre 1998, N 598/98 — Paesi Bassi (GU C 29 del 4.2.1999, pag. 13); 4 maggio 1999, C 21/98 — Italia (GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12); 8 luglio 1999, N 121/99 — Austria (GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2); 26 ottobre 1999, N 293/99 — Belgio (VIK) (GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11).

<sup>(21)</sup> Decisioni della Commissione nei casi: 22 ottobre 1997, N 79/97 — Paesi Bassi (GU C 377 del 12.12.1997, pag. 3); 4 maggio 1999, C 21/98 — Italia (GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12); 21 dicembre 2000, N 508/99 — Italia — provincia di Bolzano-Alto Adige — Legge 4/97.

trasporto marittimo, che vengono per la maggior parte utilizzati in attività che non possono definirsi trasporto combinato. L'erogazione di sovvenzioni in eccesso e l'abuso delle sovvenzioni sono esclusi, poiché anche con l'ausilio della sovvenzione, un'unità per il trasporto combinato non risulterà meno costosa di una corrispondente unità per il trasporto su strada.

44. Dato che le unità per il trasporto intermodale sono di regola dal 30 al 50% più costose delle corrispondenti unità per l'autotrasporto, la Commissione può considerare l'intensità dell'aiuto istituita dal regime un contributo allo sviluppo del settore del trasporto combinato il quale, grazie alle disposizioni di salvaguardia che tale regime prevede, non incide sulle condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Pertanto, questo tipo di contributi beneficia della deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.
45. Anche l'ammodernamento dei carri ferroviari destinati al trasporto combinato allo scopo di ridurre i costi di gestione è considerata una misura che contribuisce allo sviluppo delle attività di trasporto combinato ed è pertanto nell'interesse della politica dei trasporti della Comunità. In questo senso, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci <sup>(22)</sup>, propone, nell'ambito del nuovo programma «Marco Polo» delle «azioni comuni di apprendimento». In generale queste azioni hanno lo scopo di raggiungere, nel settore dei trasporti, il livello di cooperazione necessario per ottimizzare metodi e procedure di lavoro, al fine di migliorare le prestazioni ambientali del settore stesso. La intensità di aiuto prevista dal regime può anch'essa considerarsi conforme alla prassi attuale della Commissione.

#### **Aiuti agli investimenti specificamente finalizzati alle PMI che trasportano merci e persone**

46. Aiuti per edifici, impianti, macchinari ed attrezzature. L'articolo 4, paragrafo 5, del citato regolamento (CE) n. 70/2001, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese ritiene ammissibili gli aiuti agli investimenti in terreni, edifici, impianti e macchinari. La intensità dell'aiuto notificato (15% e 7,5% rispettivamente per le piccole e medie imprese) è anch'essa conforme all'articolo 4, paragrafo 2, dello stesso regolamento. Risultano altresì osservate le disposizioni di cui agli articoli 7 e 8 dello stesso regolamento. Di conseguenza, la misura di aiuto notificata può considerarsi compatibile con il trattato.
47. Aiuti agli investimenti in autoveicoli atti a trasportare fino a nove persone. Il regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti na-

zionali su strada di persone in uno Stato membro <sup>(23)</sup> autorizza esclusivamente il trasporto di cabotaggio effettuato con «veicoli» atti a trasportare più di nove persone, conducente compreso e destinati a tale scopo <sup>(24)</sup>. Pertanto, con riguardo alla sovvenzione concessa a questo tipo di investimenti, e in assenza di una normativa comunitaria che liberalizzi tale mercato, la Commissione ritiene che non esista alcun aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, poiché tale aiuto non incide sugli scambi tra Stati membri. Inoltre, l'ambito in cui tale aiuto è erogato è geograficamente limitato al territorio della provincia.

#### **Aiuti all'investimento in carri ferroviari e materiale rotabile nuovo o rigenerato**

48. L'articolo 4, paragrafo 5, del richiamato regolamento (CE) n. 70/2001, della Commissione del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese <sup>(25)</sup> ammette gli aiuti agli investimenti effettuati dalle piccole e medie imprese in «materiale rotabile ferroviario». Tuttavia, la Commissione dubita che l'intensità dell'aiuto notificato (25%) possa ritenersi compatibile con l'intensità massima dell'aiuto stabilita dall'articolo 4, paragrafo 2, dello stesso regolamento (rispettivamente il 15% per le piccole imprese e il 7,5% per le medie imprese).

#### **IV. Decisione**

Alla luce delle considerazioni che precedono, la Commissione decide:

- di intimare all'Italia, conformemente alla procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, di presentare le proprie osservazioni entro un mese dalla data di ricezione della presente lettera e di fornirle tutte le informazioni utili per procedere ad una valutazione dell'aiuto agli investimenti in carri ferroviari e in materiale rotabile nuovo o rigenerato,
- di considerare il resto delle misure di aiuto notificate compatibili con il trattato in virtù delle disposizioni dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE e di non sollevare alcuna obiezione nei loro confronti.

La Commissione invita le autorità italiane ad inviare senza indugio una copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto in questione.

La Commissione desidera ricordare all'Italia l'effetto sospensivo dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE e si pregia di richiamare la Sua attenzione sull'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, che prevede che tutti gli aiuti illegittimamente concessi possano essere recuperati presso il beneficiario.»

<sup>(23)</sup> GU L 4 dell'8.1.1998, pag. 10.

<sup>(24)</sup> Decisione della Commissione N 733/2000 — Italia (Liguria) «Interventi regionali per la riqualificazione del servizio di trasporto pubblico a mezzo taxi» e decisione della Commissione N 237/99 — Italia (Piemonte) «Regime di sovvenzioni per il miglioramento dei servizi complementari al trasporto pubblico locale».

<sup>(25)</sup> Regolamento citato alla nota 8.

<sup>(22)</sup> COM(2002) 54 def.