

STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN — ITALIË

Steunmaatregel C 52/2002 (ex N 833/2001) — Provinciale Wet nr. 6/99 „Speciale voorzieningen voor de vervoerssector” (Autonome Provincie Trento)

Uitnodiging overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag opmerkingen te maken

(2002/C 242/03)

(Voor de EER relevante tekst)

De Commissie heeft Italië bij schrijven van 24 juli 2002, die na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van de bovengenoemde steunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt, maken door deze binnen één maand vanaf de datum van deze bekendmaking te zenden aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal voor Energie en Vervoer
Directoraat A
B-1049 Brussel
Fax (32-2) 296 41 04.

Deze opmerkingen zullen ter kennis van Italië worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

SAMENVATTING

1. Procedure

Op 3 mei 2000 is door de Commissie besloten geen bezwaar te maken tegen Provinciale Wet nr. 6 van 13 december 1999 (staatssteunmaatregel N 42/2000). Bij door het Secretariaat-generaal van de Europese Commissie op 3 december 2001 geregistreerd schrijven van 27 november 2001 hebben de Italiaanse autoriteiten overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag mededeling gedaan van de speciale voorzieningen voor de vervoerssector die bij bovenvermelde wet zijn vastgesteld. Deze kennisgeving is door het secretariaat-generaal geregistreerd onder N 833/01.

Aangezien de kennisgeving onvolledig was heeft de Commissie om aanvullende informatie verzocht bij brief D(02) 1665 van 1 februari 2002. Het antwoord op deze brief is op 5 april 2002 geregistreerd onder nr. DG TREN A/56228.

Op 11 maart 2002 heeft een vergadering plaatsgevonden van vertegenwoordigers van de Commissie en de Autonome Provincie Trento. Op 12 april 2002 heeft de Commissie een laatste brief aan de Italiaanse autoriteiten toegezonden. Het antwoord daarop was een op 17 mei 2002 gedateerde brief die op 28 mei 2002 is geregistreerd (SG A/5459). Op 30 mei 2002 heeft een tweede vergadering van vertegenwoordigers van de Commissie en de Autonome Provincie Trento plaatsgevonden.

2. Beschrijving van de steunmaatregel

Met de desbetreffende regeling wordt een verschuiving van goederenstromen van het wegvervoer naar alternatieve vervoersmodaliteiten beoogd door ondersteuning van investerin-

gen in het spoorvervoer of andere alternatieven voor het goederenvervoer over de weg. Een tweede doelstelling is de milieueffecten van het wegvervoer terug te dringen door subsidiëring van de aanschaf van vervoermiddelen die voorzien zijn van technische uitrusting ter beperking van milieuverontreiniging die beter presteert dan de geldende milieunormen voorschrijven. Tenslotte wordt ernaar gestreefd de oprichting van consortia van vervoerbedrijven te ondersteunen, aangezien concentratie een goede manier is om de efficiëntie te verbeteren, grotere schaalvoordelen te realiseren en de beheerscapaciteit te vergroten in een sterk versnipperde lokale context.

De regeling voorziet in steun voor kleine en middelgrote ondernemingen ⁽¹⁾ en consortia die zich bezighouden met vervoer over de weg in opdracht van activiteiten op het gebied van gecombineerd vervoer ⁽²⁾ verrichtende derden of die spoorvervoer of ander vervoer over land verzorgen dat op enigerlei wijze verband houdt met gecombineerd spoorvervoer of het vervoer van goederen of passagiers.

De steun wordt verleend in de vorm van kapitaalsubsidies voor de vervanging en aanpassing van voertuigen met het oog op het realiseren van betere milieuprestaties. Daarnaast wordt ook uitsluitend voor gecombineerd vervoer bestemde investeringssteun verleend, alsook investeringssteun die specifiek bedoeld is voor KMO's die zich bezighouden met goederen- en passagiersvervoer.

⁽¹⁾ In de zin van de definitie in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen.

⁽²⁾ In de zin van de definitie in artikel 1 van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

3. Beoordeling van de steunmaatregel

Volgens de voorgestelde regeling ontvangen de geselecteerde begunstigen overheidsbijdragen in de kosten die verbonden zijn aan investeringen in uitrusting voor gecombineerd vervoer en voorzieningen in wegvoertuigen, terwijl andere in deze sector opererende ondernemingen, zowel uit eigen land als uit andere lidstaten, geen bijdragen krijgen voor hun vervoersactiviteiten. De maatregel versterkt dus de concurrentiepositie van de begunstigen ten opzichte van andere in de grensoverschrijdende handel actieve bedrijven. De Commissie merkt op dat de toegang tot de betrokken vervoersmarkt — gecombineerd vervoer en wegvervoer — vrij is krachtens de desbetreffende Verdragsregels of afgeleide communautaire wetgeving ⁽³⁾.

Gezien het bovenstaande is de Commissie van mening dat met de aangemelde regeling steun in de zin van artikel 87, lid 1, gemoeid is en dat zij bijgevolg in principe verboden is tenzij zij verenigbaar kan worden geacht met de gemeenschappelijke markt op grond van een van de uitzonderingen waarin het Verdrag of afgeleide wetgeving voorziet.

De ontwikkeling van activiteiten waardoor een verschuiving van het wegvervoer naar andere vervoersmodaliteiten plaatsvindt dient het gemeenschappelijk belang in de zin van artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag ⁽⁴⁾. De Commissie concludeert dus dat artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag de passende juridische toetssteen is voor deze regeling.

Overeenkomstig haar gangbare praktijk is de Commissie van mening dat staatssteun voor investeringen in overslaguitrusting en informatiesystemen en voor de aanschaf van intermodale laadeenheden dient te worden getoetst aan artikel 87, lid 3, van het EG-Verdrag ⁽⁵⁾.

Steun voor gebouwen, installaties, machines en uitrusting ten behoeve van in het goederen- en passagiersvervoer actieve KMO's kan als verenigbaar met het Verdrag worden beschouwd krachtens artikel 4, lid 5, van Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen.

Investeringssteun voor motorvoertuigen die maximaal negen personen kunnen vervoeren

Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoers-

⁽³⁾ Voor het gecombineerd vervoer zie artikelen 43 en 49 van het Verdrag en Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38); voor het wegvervoer zie Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van 11 december 1997 (PB L 4 van 8.1.1998, blz. 10); Verordening (EG) nr. 3118/93 van de Raad van 22 juni 1993 (PB L 279 van 12.11.1993, blz. 1).

⁽⁴⁾ Zie besluit van de Commissie van 8 juli 1999, N 121/99 — Oostenrijk (PB C 245 van 28.8.1999, blz. 2); besluit van de Commissie van 4 mei 1999, Italië (PB L 227 van 28.8.1999, blz. 12); besluit van de Commissie van 9 december 1998, N 598/98 — Nederland (PB C 29 van 4.2.1999, blz. 13); besluit van de Commissie van 21 januari 1997, C 2/97 — Nederland (PB C 93 van 22.3.1997, blz. 11).

⁽⁵⁾ Zie besluit van de Commissie van 4 mei 1999, C 21/98 — Italië (PB L 227 van 28.8.1999, blz. 12); besluit van de Commissie van 8 juli 1999, N 121/99 — Oostenrijk (PB C 245 van 28.8.1999, blz. 2); besluit van de Commissie van 26 oktober 1999, N 293/99 — België (VIK) (PB C 55 van 26.2.2000, blz. 11).

ondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn ⁽⁶⁾ staat het verzorgen van cabotagevervoer alleen toe voor voertuigen die geschikt zijn voor het vervoer van meer dan negen personen — met inbegrip van de bestuurder — en die daarvoor bestemd zijn ⁽⁷⁾. Wat de betrokken investeringssteun betreft, is de Commissie bijgevolg van mening, gezien het ontbreken van communautaire wetgeving voor de liberalisering van deze markt, dat er geen sprake is van staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag aangezien de steun het handelsverkeer tussen de lidstaten niet ongunstig zal beïnvloeden. Bovendien beperkt het geografische gebied waarop deze betrekking heeft zich tot het provinciale grondgebied en de aangrenzende provincies.

Investeringssteun voor spoorwagens en nieuw of gerenoveerd rollend materieel

Artikel 4, lid 5, van Verordening (EG) nr. 70/2001 van de Commissie van 12 januari 2001 betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen ⁽⁸⁾ staat investeringssteun voor spoorwagens ten behoeve van KMO's toe. De Commissie twijfelt er echter aan of de aangemelde steunintensiteit van 25 % als verenigbaar kan worden beschouwd met in artikel 4, lid 2, vastgestelde maximale steunintensiteit (15 % voor kleine en 7,5 % voor middelgrote ondernemingen).

TEKST VAN DE BRIEF

„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.

⁽⁶⁾ PB L 4 van 8.1.1998.

⁽⁷⁾ Besluit van de Commissie N 733/2000 — Italië (Liguria) „Regionale maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer door middel van taxi's". Besluit van de Commissie N 237/99 — Italië (Piemonte) „Subsidieregeling ter verbetering van de diensten die het plaatselijk openbaar vervoer aanvullen”.

⁽⁸⁾ PB L 10 van 13.1.2001, blz. 33.

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 ⁽⁹⁾ e a consorzi di piccole e medie imprese:

- operanti nel settore dell'autotrasporto per conto terzi che svolgono attività di trasporto intermodale ⁽¹⁰⁾,
- 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.

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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 ⁽¹¹⁾; 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.

⁽¹¹⁾ 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»⁽¹²⁾, 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 unitari	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
Totale	850 000	850 000	850 000	850 000	850 000
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
Totale	875 000	875 000	875 000	875 000	875 000

⁽¹²⁾ 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⁽¹³⁾.

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⁽¹⁴⁾. 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⁽¹⁵⁾. 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.

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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⁽¹⁶⁾ 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⁽¹⁷⁾ 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⁽¹⁸⁾.
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⁽¹⁹⁾.

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⁽²⁰⁾.
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⁽²¹⁾, 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

⁽¹⁶⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 33.

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

⁽¹⁸⁾ 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).

⁽¹⁹⁾ 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).

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ 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 ⁽²²⁾, 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 ⁽²³⁾ autorizza esclusivamente il trasporto di cabotaggio effettuato con «veicoli» atti a trasportare più di nove persone, conducente compreso e destinati a tale scopo ⁽²⁴⁾. 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 ⁽²⁵⁾ 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 prega 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."

⁽²³⁾ GU L 4 dell'8.1.1998, pag. 10.

⁽²⁴⁾ 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».

⁽²⁵⁾ Regolamento citato alla nota 8.

⁽²²⁾ COM(2002) 54 def.