



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 20.12.2000

SG(2000) D/ 109423

Oggetto: Aiuto di Stato n. N 755/1999 – Italia (Provincia autonoma di Bolzano)
Aiuto per il trasporto combinato

Signor Ministro,

1. con lettera del 24 novembre 1999 (protocollo n. 15507) la Rappresentanza permanente d'Italia ha notificato l'articolo 1 della legge provinciale 11 agosto 1998, n. 8, della Provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige, concernente un aiuto di Stato per il trasporto combinato. La lettera è stata ricevuta dalla Direzione generale dei trasporti il 1° dicembre 1999 (protocollo n. 755/99).
2. Poiché la notifica risultava incompleta, la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni con lettera del 17 gennaio 2000 (protocollo D(2000) 358), cui l'Italia ha dato risposta con lettera del 13 aprile 2000 (protocollo n. 4455) ricevuta dalla Direzione generale dell'energia e dei trasporti il 17 aprile 2000. La risposta ha sollevato ulteriori interrogativi, che sono stati trasmessi alla Rappresentanza permanente d'Italia con lettera del 29 maggio 2000 (protocollo D(2000) 7939). La Rappresentanza permanente ha inviato la propria risposta con lettera del 17 luglio 2000 (protocollo n. 8640), ricevuta dalla Direzione generale dell'energia e dei trasporti il 24 luglio 2000. Ulteriori chiarimenti sono stati richiesti dalla Commissione con lettera del 13 settembre 2000 (protocollo D(2000) 13293), cui le autorità italiane hanno dato risposta con lettera del 18 ottobre 2000 (protocollo n. 11822).

A. Descrizione dell'aiuto

L'articolo 1 della legge provinciale 11 agosto 1998, n. 8, della Provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige, (“legge del 1998”)¹ modifica la legge provinciale 14 dicembre 1974, n. 37 “Spese e contributi per studi e progetti per lo sviluppo ed il miglioramento delle comunicazioni e dei trasporti nel territorio della provincia di Bolzano” (“legge del 1974”).

¹ Bollettino ufficiale della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, Supplemento n. 1, Volume I, 1° settembre 1998, N. 36-I/II.

S.E.
On. Lamberto DINI
Ministro degli Affari esteri
P.le Farnesina, 1
I - 00194 ROMA

Obiettivo della legge

3. La legge di modifica introduce nella legge del 1974 tre nuovi articoli (7, 8 e 9) che disciplinano gli incentivi al trasporto intermodale in ambito provinciale. Come indicato dalle autorità italiane, nel testo di legge il termine “trasporto intermodale” è inteso nell'accezione di cui all'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio².
4. La Provincia autonoma di Bolzano, come indicato nell'articolo 7 della legge del 1998, promuove il trasporto intermodale concedendo contributi a favore delle attività di movimentazione, dell'incremento del trasporto intermodale, del passaggio dalla gomma alla rotaia, nonché di altre forme di trasporto a minore impatto ambientale.

Beneficiari e tipo di aiuto

5. L'articolo 7, paragrafo 1 e l'articolo 8, paragrafo 1 della legge del 1998 indicano quindi i potenziali beneficiari ed i tipi di aiuto previsti. Gli aiuti possono essere concessi a società di gestione delle attività di carico e scarico di merci da vettori su gomma a vettori su rotaia e viceversa, purché la partecipazione al capitale sociale di tali società sia garantita a soggetti privati nella misura minima del 30%. I beneficiari devono inoltre fornire i propri servizi in modo non discriminatorio ed a condizioni di mercato.
6. L'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) prevede il finanziamento delle seguenti spese:
 - investimenti per materiali e mezzi per il trasporto intermodale, comprese le attrezzature di trasbordo per i diversi modi di trasporto (punti 1 e 2);
 - investimenti in programmi software e nell'hardware necessari all'attività intermodale.
7. L'articolo 8, paragrafo 2, limita l'intensità di tali finanziamenti al 30% dei costi totali ammissibili.
9. L'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) prevede inoltre la possibilità di concedere finanziamenti anche a fronte delle seguenti spese:
 - spese per infrastrutture e per bonifica dell'area destinata allo svolgimento dell'attività intermodale;
 - studi di fattibilità in merito alle possibilità di migliorare i flussi del trasporto intermodale;
 - corsi di formazione a favore del personale dello scalo intermodale, aventi come obiettivo l'acquisizione di conoscenze tecniche e gestionali.
10. L'articolo 8, paragrafo 2, limita l'intensità di tali finanziamenti al 50% dei costi totali ammissibili.
11. L'articolo 8, paragrafo 1, lettera b) della legge del 1998 prevedeva originariamente altre otto categorie di spesa ammesse al finanziamento. L'aiuto riguardava imprese di trasporto (mentre l'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) riguarda le imprese di gestione) e l'intensità dei relativi finanziamenti non era soggetta ad alcun limite. In alcuni casi le categorie di spesa dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b) apparivano ricalcare le categorie indicate alla lettera a) dello stesso articolo. Inoltre, anche la legge provinciale n. 4/1997, adottata con deliberazione n. 1831 del 4 maggio 1999

² GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38.

(notifica registrata dalla Commissione col numero N 508/99), prevedeva apparentemente le stesse misure d'aiuto e gli stessi beneficiari indicati nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b) della legge in oggetto.

12. Nei propri scritti la Commissione ha evidenziato tale doppione, chiedendo i chiarimenti del caso soprattutto in merito ai collegamenti con la legge provinciale n. 4/1997 (notifica n. N 508/99). Essa ha inoltre richiesto alle autorità italiane informazioni circa l'intensità degli aiuti previsti dall'articolo 8, paragrafo 1, lettera b). Con lettera del 18 ottobre 2000 le autorità italiane hanno informato la Commissione della decisione di sopprimere l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), riconoscendo che esso avrebbe potuto creare confusioni. La decisione della Commissione riguarda pertanto esclusivamente l'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) della legge del 1998.

Divieto di cumulo

13. Le autorità italiane, confermando che il presente aiuto non è cumulabile con altre misure analoghe, hanno sottolineato che la legge 23 dicembre 1997 n. 454, nella sua forma accettata dalla Commissione³, trova applicazione su tutto il territorio italiano e già prevede il divieto di cumulo. Anche il decreto che dà applicazione alla legge del 1974, come modificata dalla legge del 1998, prevede esplicitamente il divieto di cumulo con altri aiuti di natura analoga. Benché l'articolo 8, paragrafo 5, preveda la possibilità di cumulo dei finanziamenti con quelli concessi in applicazione della disposizione *de minimis*, le autorità italiane hanno garantito che il decreto d'applicazione escluderà tale possibilità.

Entrata in vigore, durata, stanziamenti

14. Le autorità provinciali hanno confermato che i finanziamenti previsti dalla legge non potranno essere accordati su base retroattiva e che la durata del regime sarà limitata al 31 dicembre 2001. L'articolo 9 della legge del 1998 stabilisce inoltre che l'entrata in vigore della legge è subordinata all'esito positivo dell'esame da parte della Commissione europea, alla luce delle regole sugli aiuti di Stato fissate dal trattato CE.
15. Fino al 2001, la legge del 1998 dispone di uno stanziamento di 500 000 euro.

B. Valutazione giuridica della misura

Base giuridica della valutazione

16. L'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE dichiara incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati che falsano o minacciano di falsare la concorrenza, salvo altrimenti stabilito dal trattato stesso.
17. Il regime in esame prevede la concessione di un finanziamento pubblico a fronte dei costi sostenuti per la movimentazione di merci nell'ambito del trasporto intermodale. Dal momento che tutte le imprese che non operano nel comparto del trasporto intermodale sono escluse dal beneficio, siano esse italiane o di altri Stati membri, il regime d'aiuto può falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri: esso risulta quindi, potenzialmente, incompatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.

³ Decisione della Commissione del 4 maggio 1999, C 21/98 – *Italia*, GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12.

Le misure di aiuto di cui ai seguenti punti 23, 28, 33, e 36

18. La Commissione giudica tuttavia le misure di aiuto indicate oltre ai punti 23, 28, 33 e 36 compatibili col mercato comune, in applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE. L'articolo 3, paragrafo 1, lettera e) del regolamento del Consiglio (CEE) n. 1107/70, modificato da ultimo dal regolamento del Consiglio (CE) n. 543/97, prevede infatti la possibilità di concedere aiuti al trasporto combinato per l'infrastruttura e le attrezzature fisse e mobili per il trasbordo, senza subordinarli ad alcuna condizione. L'articolo 3, paragrafo 1, lettera e) del regolamento (CEE) n. 1107/70 fornisce un'interpretazione del concetto di misure di coordinamento, di cui all'articolo 73 del trattato, per quanto riguarda i trasporti intermodali. L'articolo 1 del regolamento (CE) n. 543/97 ha modificato l'articolo 3, paragrafo 1, lettera e) del regolamento (CEE) n. 1107/70, limitandone la validità al 31 dicembre 1997. A partire dal primo gennaio 1998, pertanto, tali disposizioni non trovano più applicazione. Il mercato dei servizi di trasporto intermodali è stato liberalizzato. Per questa particolare attività economica, la portata delle misure di coordinamento, come definite dall'articolo 73 del trattato e dal regolamento (CEE) n. 1107/70, risulta di conseguenza limitata.
19. In ultima analisi, conformemente alla vigente prassi, la Commissione ritiene che i finanziamenti concessi a fronte di investimenti in attrezzature di trasbordo, di investimenti in sistemi informatici, di studi di fattibilità e di corsi di formazione vadano valutati alla luce dell'articolo 87, paragrafo 3 del trattato CE⁴.

La misura di aiuto di cui al seguente punto 39

20. La valutazione dei finanziamenti concessi a fronte delle spese di investimento in infrastrutture, di cui al seguente punto 39, va compiuta alla luce dell'articolo 73 del trattato CE.
21. L'articolo 73 dichiara compatibili con il trattato gli aiuti richiesti dalla necessità del coordinamento dei trasporti. Secondo la Commissione il concetto di "necessità del coordinamento dei trasporti" indica la necessità dell'intervento degli Stati membri in mancanza di un mercato concorrenziale o in caso di malfunzionamento dei meccanismi di mercato⁵. Poiché la fornitura di infrastrutture per gli scali intermodali non è un mercato concorrenziale, le attività di coordinamento degli Stati membri nel campo del finanziamento delle infrastrutture per il trasporto intermodale rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 73.
22. Come indicato precedentemente, dal 1° gennaio 1998 l'interpretazione dell'articolo 73 del trattato CE fornita dal regolamento (CEE) n. 1107/70 in materia di aiuti per il trasporto combinato non trova più applicazione. Poiché nella gerarchia delle fonti l'articolo 73 è superiore al regolamento (CEE) n. 1107/70 e poiché l'articolo 87, paragrafo 1 del trattato fa esplicito riferimento ad altre disposizioni ("salvo deroghe contemplate dal presente trattato") che autorizzano in determinate circostanze la concessione di aiuti, la Commissione intende valutare il regime notificato relativo al finanziamento di infrastrutture intermodali direttamente alla

⁴ Cfr. decisione della Commissione del 4 maggio 1999, C 21/98 – *Italia*, GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12; decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, N 121/99 – *Austria*, GU C 245 del 28.12.1999, pag. 2; decisione della Commissione del 26 ottobre 1999, N 293/99 – *Belgio (VIK)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11.

⁵ Cfr. decisione della Commissione del 22 ottobre 1997, N 79/97 – *Paesi Bassi*, GU C 377 del 12.12.1997, pag. 3; decisione della Commissione del 21 aprile 1999, N 588/98 – *Danimarca*, GU C 166 del 12.6.1999, pag. 6; decisione della Commissione del 4 maggio 1999, C 21/98 – *Italia*, GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12.

luce dell'articolo 73, nella misura in cui tale regime costituisce un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE⁶.

Investimenti in attrezzature di movimentazione merci

23. Le attrezzature di movimentazione sono un elemento fondamentale per garantire il buon funzionamento della catena del trasporto combinato. I costi di movimentazione costituiscono il 30% circa dei costi totali del trasporto combinato. Gli aiuti di Stato per le attrezzature di movimentazione merci contribuiscono a ridurre i costi complessivi del sistema di trasporto intermodale, rendendolo così più competitivo rispetto al trasporto su strada.
24. La Commissione rileva fra l'altro che l'intensità massima prevista è pari a quella stabilita dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c) del regolamento (CE) n. 2196/98 del Consiglio relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari ad azioni di tipo innovativo a favore del trasporto combinato. Tale articolo limita al 30% l'intensità massima dei finanziamenti concessi dalla Comunità; finanziamenti che possono fra l'altro essere concessi anche a fronte di spese di investimento in attrezzature di movimentazione per il trasporto combinato.
25. Tenuto conto dell'esiguità dei fondi disponibili per tutte le cinque categorie indicate nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) (500 000 euro fino alla fine del 2001), il rischio che il finanziamento delle spese di investimento in attrezzature di movimentazione per il trasporto combinato possa falsare la concorrenza e favorire i terminali intermodali rispetto a scali di altro tipo è da considerarsi trascurabile.
26. Le autorità italiane si sono inoltre impegnate a rispettare le disposizioni della legge 23 dicembre 1997, n. 454, nella forma approvata dalla Commissione. La legge prevede il divieto di concedere finanziamenti, se l'aiuto concesso ha per effetto di falsare la concorrenza, sfavorendo altri terminali⁷.
27. Per tali ragioni la Commissione ritiene che l'aiuto per le attrezzature di movimentazione previsto dalla legge del 1998 contribuisce allo sviluppo del settore del trasporto intermodale e non altera le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Esso rientra pertanto nei casi contemplati dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE⁸.

Investimenti in sistemi d'informazione per la gestione operativa degli scali

28. I sistemi elettronici di informazione e di comunicazione sono un elemento fondamentale per il buon funzionamento del trasporto intermodale. Qualsiasi partita trasportata su strada può essere agevolmente rintracciata contattando il

⁶ Decisione della Commissione del 21 aprile 1999, N 588/98 – *Danimarca*, GU C 166 del 12.6.1999, pag. 6; decisione della Commissione del 8 luglio 1999, N 121/99 – *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione dell'8 dicembre 1999, N 412/98 – *Italia (Marche)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, N 617/98 – *Paesi Bassi (Utrecht)*, GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 7; decisione della Commissione del 14 settembre 2000, N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, non ancora pubblicata; decisione della Commissione del 4 ottobre 2000, N 577/99 – *Paesi Bassi (RSC/ECT)*, non ancora pubblicata.

⁷ Decisione della Commissione del 4 maggio 1999, C 21/98 – *Italia*, GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12, punto 69.

⁸ Cfr. decisione della Commissione del 9 dicembre 1998, N 598/98 – *Paesi Bassi*, GU C 29 del 4.2.1999, pag. 13; decisione della Commissione del 4 maggio 1999, C 21/98 – *Italia*, GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12; decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, N 121/99 – *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione del 26 ottobre 1999, N 293/99 – *Belgio (VIK)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11.

camionista sul suo telefono cellulare. Nel caso del trasporto combinato occorre invece individuare il container ed in alcuni casi anche il vagone ferroviario. L'efficienza delle operazioni di movimentazione intermodali può risultare notevolmente incrementata dall'impiego di sistemi elettronici di comunicazione, sia nell'ambito dell'organizzazione che gestisce lo scalo, sia fra questa e gli operatori. I tempi di movimentazione possono essere così ridotti e conseguentemente anche i periodi d'attesa di treni e camion. Ciò si traduce in una riduzione di costi e di tempi che aumenta la competitività del trasporto intermodale rispetto a quello su strada. Gli investimenti iniziali richiesti da tali sistemi elettronici sono tuttavia maggiori rispetto a quelli di sistemi analoghi per il trasporto su strada. La concessione di aiuti agli investimenti in sistemi d'informazione per gli scali intermodali risponde perciò al comune interesse.

29. Le autorità italiane hanno fra l'altro confermato che i sistemi di informazione, per poter essere sovvenzionati, devono essere utilizzati esclusivamente per il trasporto combinato e non per altri modi di trasporto o altre attività economiche di carattere generico.
30. La Commissione sottolinea che l'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 2196/98 del Consiglio prevede a fronte di interventi innovativi un'intensità massima di aiuto del 30%. L'intensità massima del 30% prevista nel caso in esame è quindi da considerarsi accettabile.
31. Tenuto conto dell'esiguità dei fondi disponibili per tutte le cinque categorie indicate nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) (500 000 euro fino alla fine del 2001), il rischio che il finanziamento delle spese di investimento in sistemi d'informazione possa falsare la concorrenza appare trascurabile.
32. La Commissione rileva che le condizioni fissate dalla legge del 1998 per la concessione di finanziamenti a fronte di spese d'investimento per sistemi d'informazione corrispondono a quelle stabilite dalla legge 23 dicembre 1997 n. 454, nella forma approvata dalla Commissione⁹. La Commissione ritiene pertanto che gli aiuti concessi a fronte d'investimenti in attrezzature informatiche sono compatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE¹⁰.

Studi di fattibilità

33. I promotori di progetti intermodali realizzano in genere studi di fattibilità di natura tecnica, commerciale e finanziaria sia al fine di migliorare e aumentare la redditività delle prestazioni offerte, sia prima di costruire e ristrutturare gli scali intermodali e di aggiungervi nuove attrezzature di movimentazione. L'aiuto di Stato per l'esecuzione di tali studi, previsto dall'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) della legge del 1998, è da considerarsi aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.
34. La Commissione ritiene tuttavia tale aiuto compatibile con il trattato. La concessione dell'aiuto in questione incentiva gli operatori a pianificare con attenzione interventi in favore del trasporto intermodale. In assenza del finanziamento pubblico, gli operatori non sempre sarebbero infatti in grado di

⁹ Decisione della Commissione del 4 maggio 1999, C 21/98 – *Italia*, GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12, punto 71.

¹⁰ Decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, N 121/99 - *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione del 26 ottobre 1999 – *Belgio (VIK)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11.

svolgere tale pianificazione. La concessione di aiuti per studi di fattibilità non ha inoltre alcuna influenza diretta sulla competitività degli operatori che ne beneficiano rispetto agli altri operatori.

35. La Commissione evidenzia che l'intensità massima degli aiuti concessi per gli studi di fattibilità corrisponde a quella fissata dall'articolo 5, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 2196/98 del Consiglio relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari ad azioni di tipo innovativo a favore del trasporto combinato. Tale articolo limita l'intensità del finanziamento comunitario al 50% nel caso di studi di fattibilità per azioni innovative. La Commissione considera pertanto l'aiuto in esame compatibile con il mercato comune, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE¹¹.

Formazione del personale

36. Per accrescere la competitività del trasporto intermodale occorre formare opportunamente il personale incaricato di offrire il servizio, mettendolo in grado di impiegare le tecnologie sempre più sofisticate utilizzate nel settore.
37. La legge del 1998 prevede aiuti per il perfezionamento delle conoscenze professionali e delle capacità di gestione. Benché tale aiuto riguardi soprattutto l'acquisizione di conoscenze utili nel settore del trasporto intermodale, le capacità acquisite grazie alla formazione possono essere facilmente trasferite ad altre imprese, anche in settori diversi. Le conoscenze legate al trasporto intermodale possono infatti risultare utili anche per altri modi di trasporto, nonché nel settore logistico nel suo complesso o presso i servizi logistici di imprese operanti nel settore dei servizi o in quello produttivo. La crescente standardizzazione e convergenza delle tecnologie dell'informazione rende peraltro sempre più facile trasferire le conoscenze acquisite.
38. Trovano in questo caso applicazione i massimali applicabili alle spese per iniziative di formazione generale, come indicato al punto 25 della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato alla formazione¹². In base a tali massimali l'intensità degli aiuti per iniziative di formazione generale, al di fuori delle regioni assistite, è del 50% dei costi ammissibili per le grandi imprese e del 70% per le piccole e medie imprese. Il previsto limite massimo del 50% risulta pertanto conforme alle disposizioni della disciplina comunitaria e quindi compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE¹³.

Spere per infrastrutture

39. In linea generale la Commissione ritiene che gli aiuti di Stato per la costruzione di infrastrutture di trasporto non costituiscono aiuti ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, se l'accesso all'infrastruttura è garantito a tutti i

¹¹ Decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, N 121/99 - *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, NN 13/98 - *Italia (Interporto di Bologna)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 12.

¹² GU C 343 dell'11.11.1998, pag. 10.

¹³ Decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, N 121/99 - *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione del 26 ottobre 1999, N 293/99 - *Belgio (VIK)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11.

potenziali utilizzatori su base non discriminatoria¹⁴. La legge del 1998 prevede esplicitamente, per tutti i potenziali utilizzatori, l'accesso agli scali beneficiari dell'aiuto su base non discriminatoria. La Commissione ritiene pertanto che, a livello di utilizzatore, il finanziamento non costituisca aiuto.

40. Se il gestore dell'infrastruttura svolge un'attività economica, tuttavia, qualsiasi contributo statale destinato a progetti di carattere infrastrutturale rappresenta un potenziale aiuto di Stato e come tale deve essere esaminato. Secondo la Commissione, il modo migliore per assicurare che i costi finanziati tramite il contributo statale corrispondano al prezzo di mercato per l'esecuzione del progetto è quello di ricorrere ad un appalto pubblico, su base non discriminatoria ed incondizionato ed in tali casi essa presume generalmente che il contributo non costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE. Nel caso in oggetto, la legge del 1998 non prevede alcun appalto pubblico. Qualsiasi società di movimentazione può infatti chiedere il finanziamento, fino ad un massimo del 50%, dei costi ammissibili, a fronte degli investimenti strutturali che intende effettuare. Non si può dunque escludere che i costi di costruzione o ampliamento dello scalo per i quali è stato concesso il contributo statale siano superiori al costo di mercato. La Commissione ritiene pertanto che nel caso in questione non possa essere esclusa la presenza di un aiuto di Stato¹⁵.
41. Gli aiuti concessi a scali situati nell'entroterra riguardano infrastrutture che, per loro natura, servono una zona geografica piuttosto ristretta. Come la Commissione ha peraltro già sostenuto in precedenti occasioni, l'apertura di un nuovo terminale o l'espansione di uno scalo esistente possono influenzare il commercio comunitario nei casi seguenti: (1) il terminale serve una zona che coincide in parte con quella servita da terminali situati in un diverso Stato membro, (2) l'impresa beneficiaria, oltre al terminale sovvenzionato, ne gestisce anche altri in altri Stati membri, oppure (3) è ragionevolmente prevedibile il realizzarsi di una delle due precedenti situazioni¹⁶.
42. La legge riguarda esclusivamente i terminali situati nella provincia di Bolzano - Alto Adige che, di regola, servono un'area limitata alla regione; ciò non basta tuttavia ad escludere eventuali influenze sugli scambi fra Stati membri. Inoltre i terminali situati al confine con l'Austria non sono esclusi dai benefici della legge, né sono previste particolari limitazioni in merito ai potenziali beneficiari, fra cui

¹⁴ Libro bianco della Commissione "Pagamento commisurato all'uso dell'infrastruttura: approccio graduale a un quadro comune di fissazione degli oneri per l'infrastruttura di trasporto nell'UE", COM(1998) 466 def., del 22 luglio 1998, punto 43; Libro verde sui porti e sulle infrastrutture marittime, COM(1997) 678 def., del 10 dicembre 1997, punto 42.

¹⁵ Cfr. decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, N 121/99 – *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione dell'8 dicembre 1999, N 412/98 – *Italia (Marche)*, GU C 55 del 26 febbraio 2000, pag. 11; decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, N 617/98 – *Paesi Bassi (Utrecht)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; decisione della Commissione del 29 marzo 2000, N 464/99 – *Paesi Bassi (Transferium Sittard)*, GU C 134 del 13.5.2000, pag. 3; decisione della Commissione del 14 settembre 2000, N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, non ancora pubblicata; decisione della Commissione del 4 ottobre 2000, N 577/99 – *Paesi Bassi (RSC/ECT)*, non ancora pubblicata.

¹⁶ Cfr. decisione della Commissione del 26 ottobre 1999, N 293/99 – *Belgio (VIK)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, N 617/98 – *Paesi Bassi (Utrecht)*, GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 7; decisione della Commissione del 29 marzo 2000, N 464/99 – *Paesi Bassi (Transferium Sittard)*, GU C 134 del 13.5.2000, pag. 3; decisione della Commissione del 14 settembre 2000, N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, non ancora pubblicata; decisione della Commissione del 4 ottobre 2000, N 577/99 – *Paesi Bassi (RSC/ECT)*, non ancora pubblicata.

rientrano quindi anche imprese che già gestiscono altri terminali in altri Stati membri. L'aiuto concesso può quindi avere ripercussioni sugli scambi comunitari, nel senso indicato precedentemente.

43. Il contributo pubblico, limitato al 50% dei costi ammissibili di costruzione, permette di realizzare progetti o attività nell'interesse della Comunità. Le iniziative che permettono di dirottare il traffico dal trasporto su strada ad altri modi risultano infatti nell'interesse della Comunità¹⁷. L'UE segue già da qualche tempo una politica volta a realizzare un sistema di trasporto intermodale equilibrato e qualsiasi intervento volto a promuovere il passaggio dal trasporto su strada ad altri modi più rispettosi dell'ambiente rientra di pieno diritto in tale politica. Lo sviluppo del trasporto intermodale è promosso a livello comunitario tramite vari strumenti, fra cui figura la direttiva 92/106/CEE del Consiglio¹⁸. L'articolo 1 del regolamento (CE) n. 2196/98 del Consiglio, relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari ad azioni di tipo innovativo a favore del trasporto combinato, indica che l'obiettivo del regolamento è quello di promuovere azioni che contribuiscono ad incrementare il ricorso al trasporto combinato in alternativa al trasporto su strada¹⁹. Anche il Libro verde della Commissione intitolato "Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti" ed il Libro bianco intitolato "Pagamento commisurato all'uso dell'infrastruttura" auspicano una più equilibrata suddivisione del traffico fra i diversi modi²⁰. Senza il cofinanziamento pubblico gli operatori economici non investirebbero in infrastrutture di trasporto intermodale che, in assenza dell'aiuto di Stato, non offrono alcuna garanzia di redditività²¹. L'assenza di tali infrastrutture renderebbe impossibile effettuare in modo efficiente le operazioni di trasporto combinato. La Commissione ritiene pertanto che il finanziamento pubblico delle infrastrutture di scalo per il trasporto combinato è necessario per garantire la realizzazione di un sistema dei trasporti più equilibrato²².
44. Come indicato in casi precedenti²³, la Commissione ritiene ragionevole un contributo dell'intensità massima del 50% per incentivare il settore privato a

¹⁷ Decisione della Commissione del 9 dicembre 1998, N 598/98 – *Paesi Bassi (Terminal Born)*, GU C 29 del 4.2.1999, pag.13; decisione della Commissione del 4 maggio 1999, *Italia*, GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12; decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, N 121/99, *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione dell'8 dicembre 1999, N 412/98 – *Italia (Marche)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, N 617/98 – *Paesi Bassi (Utrecht)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; decisione della Commissione del 14 settembre 2000, N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, non ancora pubblicata; decisione della Commissione del 4 ottobre 2000, N 577/99 – *Paesi Bassi (RSC/ECT)*, non ancora pubblicata.

¹⁸ GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38.

¹⁹ GU L 277 del 14.10.1998, pag. 1.

²⁰ COM (95) 691, del 20 dicembre 1995; COM(1998) 466 del 22 luglio 1998.

²¹ Cfr. "High-Level Group on Public-Private Partnership Financing of Trans-European Transport Network Projects, Final Report", maggio 1997, punto 25 e seguenti.

²² Decisione della Commissione del 22 dicembre 1998, N 517/98 – *Regno Unito*, GU C 81 del 24.3.1999, pag. 8; decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, N 121/99 – *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione dell'8 dicembre 1999, N 412/98 – *Italia (Marche)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, N 617/98 – *Paesi Bassi (Utrecht)*, GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 7; decisione della Commissione del 14 settembre 2000, N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, non ancora pubblicata; decisione della Commissione del 4 ottobre 2000, N 577/99 – *Paesi Bassi (RSC/ECT)*, non ancora pubblicata.

²³ Decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, N 617/98 – *Paesi Bassi (Utrecht)*, GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 7; decisione della Commissione del 14 settembre 2000, N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, non ancora pubblicata.

progettare nuovi terminali. L'impatto relativamente ridotto del sussidio concesso per la loro costruzione rispetto ai costi dell'intera catena di trasporto²⁴ esclude la possibilità che i beneficiari realizzino profitti eccessivi o vi facciano ricorso per sovvenzionare internamente altre attività. Tenuto conto del divieto di cumulo previsto dalla legge del 1998, il beneficiario dovrà in ogni caso accollarsi il 50% dei costi di investimento e, dovendosi assumere buona parte dei rischi collegati al progetto, risulterà perciò ben interessato alla sua riuscita. Non va peraltro dimenticato che la ridotta entità degli stanziamenti destinati a finanziare le misure d'aiuto di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) della legge del 1998 limita ulteriormente gli eventuali impatti sulla concorrenza.

45. Le autorità italiane si sono inoltre impegnate a rispettare le disposizioni della legge 23 dicembre 1997, n. 454, nella sua forma accettata dalla Commissione. La legge prevede il divieto di concedere aiuti per la costruzione di terminali per il trasporto combinato, se tali aiuti hanno per effetto di falsare la concorrenza, sfavorendo altri terminali²⁵.
46. L'aiuto per la costruzione di terminali per il trasporto combinato previsto dall'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) della legge del 1998 è pertanto da considerarsi compatibile con il mercato comune alla luce dell'articolo 73 del trattato CE.

C. Decisione

47. Per le ragioni precedentemente esposte la Commissione ha deciso di non sollevare obiezioni in merito all'aiuto notificato.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione della presente. Ove non riceva una domanda motivata in tal senso entro il termine indicato, la Commissione presumerà l'esistenza del consenso alla comunicazione del testo integrale della lettera. La domanda dovrà essere inviata a mezzo lettera raccomandata o telecopia al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale dell'Energia e dei Trasporti
Direzione E - Trasporti terrestri
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles
Fax n.: 32 (0) 2 299.58.87

²⁴ Un finanziamento del 50% per la costruzione di un terminale per il trasporto combinato comporta una riduzione dei costi dell'intera catena di trasporto compresa fra il 4 ed il 10%, *cf.* decisione della Commissione del 14 settembre 2000, N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, punto 11, non ancora pubblicata.

²⁵ Decisione della Commissione del 4 maggio 1999, C 21/98 – *Italia*, GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12, punto 70.

Voglia gradire, Signor Ministro, i sensi della mia alta considerazione.

Per la Commissione

Loyola de PALACIO