



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 26.01.2001

SG(2001) D/ 285491

Oggetto: Aiuto di Stato n. N 815/A/99 – Italia

Signor Ministro,

A. Procedura

1. Con lettera n. 15742 del 1° dicembre 1999, protocollata presso il Segretariato generale della Commissione il 2 dicembre 1999, la Repubblica italiana ha notificato due regimi di aiuti di Stato istituiti dalla Regione Piemonte nel quadro del Fondo Investimenti Piemonte (FIP). Tale notifica è stata registrata con il numero di protocollo N 815/99.
2. Essendo tale notifica incompleta, con lettera del 25 gennaio 2000 i servizi della Commissione hanno chiesto ulteriori informazioni che le autorità italiane hanno comunicato mediante lettere del 10 febbraio 2000 e del 17 marzo 2000. Altre informazioni sono state trasmesse con lettera non datata protocollata dalla Commissione il 10 luglio 2000, con lettera del 18 ottobre 2000 e con lettera del 21 novembre 2000.
3. In data 8 agosto 1999, 18 maggio 2000 e 8 novembre 2000 le autorità della Regione Piemonte hanno incontrato i rappresentanti dei servizi della Commissione.
4. I due regimi di aiuti di Stato notificati con il n. N 815/99 riguardavano, in un caso, contributi per la realizzazione di infrastrutture stradali, di trasporto combinato e aeroportuali e, nell'altro caso, contributi per impianti di risalita. Di conseguenza il 22 giugno la procedura è stata divisa in due distinti fascicoli. La presente decisione ha come oggetto esclusivamente le misure del FIP destinate alle infrastrutture di trasporto, denominate "FIP-Trasporti 1" (Contributi per la realizzazione di infrastrutture relative ai centri intermodali merci, agli aeroporti, ai centri di interscambio modale del trasporto di persone (movicentro) ed agli impianti, interventi ed azioni a tutela della sicurezza stradale - N 815/A/99).

S.E.

On. Lamberto DINI

Ministro degli Affari esteri

P.le Farnesina, 1

I - 00194 ROMA

B. Descrizione del provvedimento

5. Il Fondo Investimenti Piemonte, istituito mediante legge regionale 18 ottobre 1994, n. 43 (art. 10), è uno strumento per il finanziamento degli investimenti connessi alle priorità del Programma Regionale di Sviluppo. Le disposizioni specifiche e le priorità relative al settore dei trasporti (Scheda FIP-Trasporti 1) sono state approvate con la legge regionale n. 31 del 6 dicembre 1999. Il FIP-Trasporti 1 ha come obiettivo di promuovere la realizzazione di infrastrutture che consentano l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, sia merci che passeggeri, nonché di impianti, interventi ed azioni finalizzati a perseguire una maggiore sicurezza stradale.
6. In termini più precisi il FIP concede prestiti agevolati per i seguenti tipi di intervento:

Centri intermodali merci

7. *Opere di urbanizzazione nei centri intermodali merci.* Le autorità della Regione Piemonte confermano che i contributi sono destinati esclusivamente ad opere che interessano i terminal per il trasporto combinato in questi centri intermodali. La definizione di “trasporto combinato” è conforme a quella di cui all'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio¹. Le autorità chiariscono inoltre che per “opere di urbanizzazione” si intendono gli interventi infrastrutturali strettamente connessi allo sviluppo dei centri intermodali. Trattasi in particolare di opere situate all'interno dei terminal, quali viabilità interna, binari ferroviari, impianti di alimentazione e distribuzione di telefono, acqua, gas ed energia elettrica. L'accesso ai terminal è aperto a tutti gli utenti potenziali in base a condizioni non discriminatorie. Il provvedimento riguarda solamente lavori nei terminal già esistenti e non la realizzazione di nuovi terminal.

Centri di interscambio modale per il trasporto di persone

8. *Opere realizzate da enti pubblici relative a fabbricati e parcheggi di interscambio nei centri intermodali persone.* Trattasi di infrastrutture di proprietà dell'amministrazione pubblica. I lavori, che riguardano le autostazioni e i parcheggi per l'interscambio tra il trasporto pubblico e quello privato su gomma (con una formula del tipo “park & ride”), sono realizzati da enti pubblici locali o regionali cui è versato direttamente il contributo. I fondi non vengono dunque erogati alle imprese che espletano i servizi di trasporto pubblico. I costi di esercizio delle infrastrutture devono essere coperti con le entrate. In un secondo momento la gestione di queste infrastrutture potrebbe essere attribuita a terzi, ma in questo caso l'attribuzione avverrebbe mediante procedura di gara in base a modalità non discriminatorie.

¹ GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38.

Sicurezza stradale

9. *Opere realizzate da enti pubblici relative ad infrastrutture destinate a migliorare la sicurezza del trasporto stradale*, tra cui semafori, rotonde, ecc. Le autorità della Regione Piemonte confermano che tutte queste infrastrutture sono di interesse pubblico, di proprietà pubblica e di accesso libero e gratuito a tutti i potenziali utenti.
10. Le autorità piemontesi confermano inoltre che la realizzazione delle suddette infrastrutture sarà oggetto di gare di appalto conformi alla normativa comunitaria e nazionale.

Aeroporti

11. *Opere per le infrastrutture di volo, la sicurezza e i fabbricati viaggiatori negli aeroporti*. Si intendono le opere relative a piste di volo, piste di rullaggio, piazzali di sosta per gli aerei, aerostazioni e opere per la sicurezza. Gli aeroporti destinatari di tali interventi sono quelli di Torino-Caselle e Cuneo-Levaldigi. Le autorità precisano che questi interventi non vanno a sovrapporsi a quelli previsti dalla legge regionale n. 2 del 26 gennaio 2000, notificati alla Commissione europea con il numero N 58/2000 e destinati a promuovere l'integrazione della gestione del sistema aeroportuale della Regione. Quest'ultimo regime di aiuti, pertanto, non rientra nella notificazione in argomento, la quale riguarda invece le infrastrutture di sicurezza negli aeroporti.

Stanziamenti complessivi, intensità dell'aiuto e non cumulabilità con altre misure

12. Gli aiuti notificati riguardano stanziamenti previsti per il 2000, per un importo complessivo di 14 462 800 EUR.
13. I contributi acquistano forma di prestito a basso tasso d'interesse con rimborso quinquennale. Il contributo copre solo l'80% dei costi ammissibili e non può superare l'importo di 2 500 000 EUR per ogni singolo progetto. Le autorità della Regione Piemonte precisano che l'intensità d'aiuto di questa misura è compresa tra il 15 e il 20% dei costi complessivi.
14. Le autorità regionali affermano che gli aiuti concessi non sono cumulabili con altri stanziamenti regionali o nazionali e ribadiscono di voler rispettare le condizioni previste dalla legge 23 dicembre 1997 n. 454, approvata dalla Commissione².

Procedura di selezione

15. Le domande di finanziamento devono essere corredate di progetto tecnico e piano finanziario. La valutazione delle domande spetta alla Direzione Regionale Trasporti della Regione Piemonte.

² GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12.

16. La scheda FIP - Trasporti 1 indica sei criteri di selezione:
- coerenza con gli obiettivi di programmazione della Regione;
 - contributo allo sviluppo dell'intermodalità;
 - contributo allo sviluppo della sicurezza stradale;
 - partecipazione al finanziamento da parte del richiedente;
 - redditività gestionale;
 - conformità agli obiettivi di politiche e azioni dell'Unione europea; a tale proposito le autorità regionali, confermano, a norma della legge n. 454/97³ e dell'articolo 2 del decreto ministeriale di attuazione del 7 luglio 1999⁴, di escludere dal finanziamento i progetti che potrebbero falsare la concorrenza sul mercato del settore.
17. Per quanto riguarda i terminal per il trasporto combinato nei centri modali merci, le autorità della Regione Piemonte confermano che la redditività a medio termine è un importante criterio ai fini della selezione. Un ulteriore aspetto che verrà preso in considerazione in fase di selezione è il livello di intermodalità ottenibile mediante gli investimenti relativi ad opere nei centri intermodali merci e persone.

C. Valutazione giuridica

18. Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, salvo deroghe contemplate dal trattato stesso, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti di Stato che falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

Centri intermodali merci

19. In base al regime proposto i beneficiari ricevono contributi dello Stato a parziale copertura dei costi connessi all'ampliamento e alla ristrutturazione di infrastrutture di terminal adibiti al trasporto combinato all'interno di centri intermodali merci.
20. La Commissione è del parere che, in generale, non debbano considerarsi aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 i finanziamenti pubblici per la realizzazione di infrastrutture di trasporto quando l'accesso a tali infrastrutture sia aperto a tutti i potenziali utenti senza discriminazioni⁵. Poiché nel caso in esame questa condizione è rispettata - come peraltro confermato dalle autorità della Regione Piemonte - è lecito affermare che a livello utenti non si configura un aiuto di Stato.

³ Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 31 dicembre 1997.

⁴ Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 251 del 25 ottobre 1997.

⁵ 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(98) 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.

21. Tuttavia, se l'ente che gestisce tali infrastrutture svolgesse un'attività economica, potrebbe configurarsi una forma di aiuto di Stato nel contributo destinato alla realizzazione delle opere infrastrutturali. La Commissione ritiene che solo una procedura di appalto non discriminatoria e incondizionata possa garantire l'equivalenza fra contributo dell'amministrazione pubblica e prezzo di mercato dei lavori di esecuzione del progetto. In casi come questi la Commissione è incline a ritenere che non sussista aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1.
22. Nel caso in esame la Regione Piemonte non ricorre a procedure di appalto per la concessione di finanziamenti destinati ad opere di ampliamento o ristrutturazione dei terminal. Effettivamente, qualunque impresa pubblica o privata che gestisce con criteri economici un terminal nella Regione può presentare domanda di finanziamento nel quadro del FIP - Trasporti 1. Di conseguenza, non è possibile escludere che l'importo di un simile finanziamento sia più elevato del prezzo effettivo di mercato delle opere di intervento. Pertanto, la Commissione non ritiene possibile escludere l'eventualità che si configuri un aiuto di Stato nel caso in questione⁶.
23. Tuttavia la Commissione reputa tale aiuto compatibile con l'articolo 73 del trattato, poiché risponde alla necessità di coordinamento dei trasporti.
24. Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera e) del regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 543/97, sono consentiti aiuti di Stato destinati ad attrezzature per il trasbordo nell'ambito del trasporto combinato, ad unità di carico intermodali e ad infrastrutture per il trasporto combinato senza ulteriori condizioni. Tale articolo ha interpretato la nozione di "coordinamento" di cui all'articolo 73 del trattato CE per il settore del trasporto combinato. L'articolo 1 del regolamento (CE) n. 543/97 modifica l'articolo 3, paragrafo 1, lettera e) del regolamento (CEE) n. 1107/70 prorogandone la validità fino al 31 dicembre 1997. Pertanto, dal 1° gennaio 1998 le disposizioni specifiche in esso contenute non sono più applicabili. A seguito della liberalizzazione del mercato dei servizi di trasporto combinato, il campo di applicazione delle misure di coordinamento degli Stati membri ai sensi dell'articolo 73 del trattato CE e del regolamento (CEE) n. 1107/70 è limitato in riferimento a questo tipo di attività.

⁶ Cfr. decisione della Commissione del 7 luglio 1999, n. N 121/99 – *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione dell'8 dicembre 1999, n. N 412/98 – *Italia (Marche)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, n. N 617/98 – *Paesi Bassi (Utrecht)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; decisione della Commissione del 14 settembre 2000, n. N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, GU C 315 del 4.11.2000, pag. 9; decisione della Commissione del 4 ottobre 2000, n. N 577/99 – *Paesi Bassi (RSC/ECT)*, non ancora pubblicata; decisione della Commissione del 15 novembre 2000, n. N 755/99 – *Italia (Provincia di Bolzano - Legge n. 8/1998)*, non ancora pubblicata.

25. Ai sensi dell'articolo 73 gli aiuti sono compatibili con il trattato se, tra l'altro, rispondono alle necessità di coordinamento dei trasporti. La Commissione è del parere che la nozione di “aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti” si riferisca alla necessità di un intervento dello Stato per mancanza di un mercato concorrenziale o in caso di cattivo funzionamento del mercato⁷. Poiché non esiste un mercato concorrenziale delle infrastrutture per i terminal adibiti al trasporto combinato, alle attività di coordinamento dei finanziamenti per questo tipo di infrastrutture è possibile applicare l'articolo 73 del trattato. Tale approccio è stato adottato anche nella proposta della Commissione per un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli aiuti concessi per il coordinamento dei trasporti su rotaia, su strada e per vie navigabili interne⁸.
26. Come già menzionato in precedenza, dal 1° gennaio 1998 non sono più applicabili le disposizioni di interpretazione dell'articolo 73 del trattato CE stabilite dal regolamento (CEE) n. 1107/70 e concernenti gli aiuti nel settore del trasporto combinato. Poiché l'articolo 73 del trattato prevale sul regolamento (CEE) n. 1107/70 e visto l'esplicito riferimento dell'articolo 87, paragrafo 1 ad altre disposizioni del trattato (“salvo deroghe contemplate dal presente trattato”) che potrebbero autorizzare la concessione di aiuti in determinate circostanze, la Commissione intende applicare direttamente le disposizioni dell'articolo 73 in sede di valutazione del regime di aiuti notificato relativo a progetti per le infrastrutture nei terminali adibiti al trasporto combinato, a condizione che tali aiuti siano conformi al disposto dell'articolo 87, paragrafo 1⁹.

⁷ Cfr. decisione della Commissione del 22 ottobre 1997, n. N 79/97 – *Paesi Bassi*, GU C 377 del 12.12.1997, pag. 3; decisione della Commissione del 21 aprile 1999, n. N 588/98 – *Danimarca*, GU C 166 del 12.6.1999, pag. 6; decisione della Commissione del 4 maggio 1999, n. C 21/98 – *Italia*, GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12; decisione della Commissione del 14 settembre 2000, n. N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, GU C 315 del 4.11.2000, pag. 9; decisione della Commissione del 4 ottobre 2000, n. N 577/99 – *Paesi Bassi (RSC/ECT)*, non ancora pubblicata; decisione della Commissione del 15 novembre 2000, n. N 755/99 – *Italia (Provincia di Bolzano-Legge n. 8/1998)*, non ancora pubblicata.

⁸ COM(2000) 5 def. del 26 luglio 2000, non ancora pubblicato.

⁹ Decisione della Commissione del 21 aprile 1999, n. N 588/98 – *Danimarca*, GU C 166 del 12.6.1999, pag. 6; decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, n. N 121/99 – *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione dell'8 dicembre 1999, n. N 412/98 – *Italia (Marche)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, n. N 617/98 – *Paesi Bassi (Utrecht)*, GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 7; decisione della Commissione del 14 settembre 2000, n. N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, GU C 315 del 4.11.2000, pag. 9; decisione della Commissione del 4 ottobre 2000, n. N 577/99 – *Paesi Bassi (RSC/ECT)*, non ancora pubblicata; decisione della Commissione del 15 novembre 2000, n. N 755/99 – *Italia (Provincia di Bolzano - Legge n. 8/1998)*, non ancora pubblicata.

27. Affinché gli aiuti corrispondano alle necessità di coordinamento dei trasporti ai sensi dell'articolo 73 del trattato CE, devono essere soddisfatti i seguenti tre requisiti:

- il contributo dello Stato al finanziamento complessivo del progetto dev'essere necessario per consentire di realizzare il progetto o l'attività nell'interesse della Comunità;
- l'aiuto dev'essere concesso in base a modalità non discriminatorie;
- l'aiuto non deve comportare distorsioni della concorrenza contrarie al comune interesse¹⁰.

Necessità dell'aiuto

28. Il contributo previsto dal FIP per un importo massimo pari al 20% dei costi ammissibili per la realizzazione delle infrastrutture è necessario per consentire l'esecuzione del progetto o dell'attività nell'interesse della Comunità. Lo sviluppo di attività che promuovano lo spostamento del traffico stradale verso altri modi di trasporto rientra negli interessi della Comunità¹¹. Per un certo periodo l'UE ha attuato una politica intesa a raggiungere un equilibrio nel sistema intermodale di trasporto; la promozione di attività e strutture che spostino il trasporto delle merci dalla strada ad altri modi più rispettosi dell'ambiente fa dunque parte di questa politica. Lo sviluppo del trasporto combinato è oggetto di alcuni provvedimenti legislativi comunitari, tra cui la direttiva 92/106/CEE del Consiglio¹². 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 stabilisce che l'obiettivo di tale regolamento è la promozione di azioni che contribuiscano ad incrementare il ricorso al trasporto combinato in alternativa al trasporto su strada¹³. Anche nel libro verde della Commissione sulla corretta ed efficace determinazione dei prezzi e nel Libro bianco della Commissione sul pagamento commisurato all'uso dell'infrastruttura si sottolinea l'importanza di una suddivisione più equilibrata tra i diversi modi di trasporto¹⁴.

¹⁰ Decisione della Commissione del 21 aprile 1999, n. N 588/98 – *Danimarca*, GU C 166 del 12.6.1999, pag. 6; decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, n. N 121/99 – *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione dell'8 dicembre 1999, n. N 412/98 – *Italia (Marche)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, n. N 617/98 – *Paesi Bassi (Utrecht)*, GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 7; decisione della Commissione del 14 settembre 2000, n. N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, GU C 315 del 4.11.2000, pag. 9; decisione della Commissione del 4 ottobre 2000, n. N 577/99 – *Paesi Bassi (RSC/ECT)*, non ancora pubblicata; decisione della Commissione del 15 novembre 2000, n. N 755/99 – *Italia (Provincia di Bolzano - Legge n. 8/1998)*, non ancora pubblicata.

¹¹ Cfr. decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, n. N 121/99, *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione del 4 maggio 1999, *Italia*, GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12; decisione della Commissione del 9 dicembre 1998, n. N 598/98 – *Paesi Bassi (Terminal Born)*, GU C 29 del 4.2.1999, pag.13; decisione della Commissione del 21 gennaio 1997, n. C 2/97 – *Paesi Bassi*, GU C 93 del 22.3.1997, pag. 11.

¹² GUL 368 del 17.12.1992, pag. 38.

¹³ GUL 277 del 14.10.1998, pag. 1.

¹⁴ COM (95) 691 def. del 20 dicembre 1995; COM (1998)466 def. del 22 luglio 1998.

29. In assenza di un intervento finanziario dell'amministrazione pubblica gli operatori economici che gestiscono le attività connesse a tali infrastrutture non sarebbero indotti ad investire nella realizzazione di infrastrutture nei terminal intermodali, perché la redditività di tali operazioni non è garantita¹⁵. Inoltre, in assenza di adeguate infrastrutture, verrebbe a mancare anche un'efficiente supporto per lo svolgimento delle operazioni di trasporto combinato. Di conseguenza la Commissione ritiene che il finanziamento pubblico a progetti infrastrutturali nei terminal adibiti al trasporto combinato sia necessario per il conseguimento di un sistema di trasporto più equilibrato¹⁶.
30. Sul piano pratico la Commissione ha più volte riconosciuto che un'intensità d'aiuto fino al 50% per la realizzazione di terminal è conforme al criterio di necessità dell'aiuto¹⁷.
31. L'intensità dell'aiuto previsto dal FIP - Trasporti 1 si colloca tra il 15 e il 20% dei costi ammissibili totali. Poiché l'impatto dell'aiuto sui costi dell'intera catena di trasporto è relativamente limitato¹⁸, i beneficiari non otterranno margini di profitto eccessivamente elevati, né potranno ricevere sovvenzioni incrociate provenienti da altre attività. Anzi, essi dovranno comunque contribuire all'investimento con risorse finanziarie proprie, visto che per legge è proibito il cumulo con altri regimi di aiuto. Questo meccanismo garantisce che il beneficiario dell'aiuto di Stato assuma una parte sostanziale del rischio connesso all'intera operazione e che quindi abbia anche tutto l'interesse a che il progetto sia economicamente redditizio.

¹⁵ Cfr. Gruppo ad alto livello sulla partnership tra settore pubblico e privato per il finanziamento di progetti nell'ambito delle reti di trasporto transeuropee, Relazione finale, maggio 1997, punto 25 e segg. (*High-Level Group on Public-Private Partnership Financing of Trans-European Transport Network Projects*).

¹⁶ decisione della Commissione del 22 dicembre 1998, n. N 517/98 – *Regno Unito*, GU C 81 del 24.3.1999, pag. 8; decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, n. N 121/99 – *Austria*, GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2; decisione della Commissione dell'8 dicembre 1999, n. N 412/98 – *Italia (Marche)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, n. N 617/98 – *Paesi Bassi (Utrecht)*, GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 7.

¹⁷ Decisione della Commissione del 14 settembre 2000, n. N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, GU C 315 del 4.11.2000, pag. 9 (50% dei costi ammissibili, fino al 25% dei costi complessivi per la costruzione del terminal); decisione della Commissione del 4 ottobre 2000, n. N 577/99 – *Paesi Bassi (RSC/ECT)*, non ancora pubblicata (12 e 16% dei costi ammissibili); decisione della Commissione del 15 novembre 2000, n. N 755/99 – *Italia (Provincia di Bolzano - Legge n. 8/1998)*, non ancora pubblicata (50% dei costi ammissibili).

¹⁸ Decisione della Commissione del 14 settembre 2000, n. N 208/2000 – *Paesi Bassi (SOIT)*, GU C 315 del 4.11.2000, pag. 9, punto 11.

Accesso agli aiuti su base non discriminatoria

32. La Commissione ritiene inoltre che le condizioni che regolano l'accesso al regime di aiuti non siano discriminatorie. Nella scheda FIP - Trasporti 1 vengono infatti specificati chiaramente i criteri adottati per la selezione dei beneficiari. Inoltre, in sede di decisione sulle domande di contributo verranno presi in considerazione anche altri due aspetti, ossia lo spostamento del traffico da un modo di trasporto ad un altro in rapporto a ciascun contributo erogato e la redditività a medio termine dell'infrastruttura cui è destinato l'aiuto.

Assenza di distorsione della concorrenza

33. Infine, il regime di aiuti proposto non falsa la concorrenza in misura contraria all'interesse comune. Le autorità della Regione Piemonte hanno infatti confermato che non verranno erogati aiuti a progetti di ampliamento di terminal che potrebbero generare distorsioni della concorrenza nei confronti di altri terminal già esistenti. Le autorità si atterranno strettamente alle procedure e all'articolazione presentate nella legge n. 454/97 e nel relativo decreto ministeriale, approvati dalla Commissione¹⁹.

Provvedimenti relativi al trasporto su strada

34. Come già affermato in precedenza²⁰, la Commissione è del parere che in generale i contributi dell'amministrazione pubblica destinati alle infrastrutture di trasporto non siano da considerare aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE quando tali infrastrutture sono accessibili a tutti gli utenti potenziali in base a modalità non discriminatorie. Pertanto, visto che le infrastrutture per la sicurezza stradale proposte dalle autorità della Regione Piemonte sono liberamente accessibili a qualunque potenziale utente, è evidente che in questo caso non si configura un aiuto di Stato a livello di utenti.
35. Inoltre, in base al regime di aiuti proposto gli unici beneficiari dei contributi regionali sarebbero le autorità locali cui compete l'esercizio di servizi di pubblico interesse. Di conseguenza nessuna impresa ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato verrebbe direttamente favorita dalla concessione di questi contributi.
36. Per quanto riguarda la gestione delle infrastrutture la Commissione ritiene che si potrebbe configurare un'ipotesi di aiuto di Stato solamente nel caso in cui l'ente preposto alla gestione di una determinata infrastruttura svolga un'attività economica. In tal caso, comunque, il ricorso ad una procedura di appalto in base a modalità non discriminatorie ed incondizionate sarebbe, secondo la Commissione, il miglior strumento atto a garantire che il contributo dell'amministrazione pubblica possa essere considerato equivalente al prezzo di mercato per la realizzazione dell'opera.
37. Pertanto, alla luce di tali circostanze, la Commissione è incline a ritenere che non si configuri un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE²¹.

¹⁹ Decisione della Commissione del 4 maggio 1999, n. C 21/98 – *Italia*, GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12.

²⁰ Cfr. il punto 20.

²¹ Cfr. i criteri enunciati nella comunicazione della Commissione relativa agli elementi di aiuto di Stato connessi alle vendite di terreni e fabbricati da parte di pubbliche autorità (GU C 209 del 10.7.1997, pag. 3); cfr. anche la decisione della Commissione del 22 dicembre 1998, n. N 598/98 –

38. Nel caso in esame, il regime di aiuti proposto stabilisce esplicitamente l'obbligo di ricorrere a procedure di appalto conformi alla normativa comunitaria e nazionale, qualora la gestione dell'infrastruttura dovesse essere affidata a terzi e non all'ente pubblico che ne finanzia la realizzazione. I contributi della Regione destinati ad interventi per la sicurezza stradale non sono quindi da considerare alla stregua di aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato.

Provvedimenti relativi agli aeroporti

39. Gli orientamenti sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione²² stabiliscono chiaramente che la costruzione o l'ampliamento di infrastrutture rappresenta una misura generale di politica economica, ed inoltre precisano che tali misure non rientrano nel campo di applicazione della normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato.
40. Anche in questi casi, tuttavia, potrebbe configurarsi un aiuto di Stato qualora determinate imprese che utilizzano le infrastrutture dovessero ricevere un trattamento preferenziale. La Commissione ritiene che nel caso in questione non si configuri un aiuto di Stato, a condizione che l'infrastruttura sia accessibile a tutti gli utenti in base a criteri oggettivi e non discriminatori. Le autorità regionali hanno appunto confermato l'osservanza di questa condizione e la Commissione non ha constatato la presenza di alcun elemento di discriminazione rispetto all'accesso alle infrastrutture cui sono destinati i contributi.
41. Né Torino Caselle né Cuneo Levaldigi hanno caratteristiche di centro aeroportuale collettore di traffico e perno di smistamento (hub). Essi non contendono traffico di transito ad altri aeroporti comunitari. Inoltre, vista la loro posizione geografica, sembra da escludere una sovrapposizione del loro bacino d'utenza con quello di altri aeroporti comunitari non italiani. Quindi non possono essere visti come sostituti di altri aeroporti. Di conseguenza, le misure a beneficio degli aeroporti di Torino Caselle e di Cuneo Levaldigi non falsano la concorrenza né incidono sugli scambi tra stati membri.

Regno Unito, GU C 81 del 24.3.1999, pag. 8; la decisione della Commissione dell'8 dicembre 1999, n. N 412/98 – *Italia (Marche)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11; e la decisione della Commissione del 22 dicembre 1999, n. NN 13/98 – *Italia (Emilia Romagna)*, GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11.

²² Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione, GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

D. Decisione

42. Per tutti i motivi sopra esposti la Commissione ha deciso di non opporsi alla misura notificata destinata all'ampliamento di terminal adibiti al trasporto combinato nella Regione Piemonte, perché l'aiuto previsto è compatibile con le disposizioni del trattato CE. La Commissione ha inoltre deciso che i provvedimenti notificati relativi al trasporto su strada e agli aeroporti non costituiscono aiuti di Stato.

Qualora la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non pubblicare, la Commissione invita le autorità italiane a segnalare tale circostanza entro quindici giorni lavorativi a decorrere dalla data di ricevimento della stessa. In mancanza di una richiesta motivata entro il termine indicato, la Commissione ritiene approvato il testo della presente lettera, che sarà pubblicato integralmente. La richiesta motivata deve pervenire tramite lettera raccomandata o fax 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

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

Per la Commissione

Loyola de PALACIO
Vicepresidente