



COMMISSIONE EUROPEA

SEGRETARIATO GENERALE

VPE - SG
Aichi d. Notz

Bruxelles, 16.6.2014

SG-Greffe(2014) D/ 8154

RAPPRESENTANZA
PERMANENTE DELL' ITALIA
PRESSO L'UNIONE EUROPEA
Rue du Marteau, 9-15
1000 BRUXELLES
BELGIQUE

NOTIFICAZIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 297 DEL TFUE

Oggetto: DECISIONE DELLA COMMISSIONE (13.6.2014)

Il Segretariato Generale Vi prega di trasmettere al Ministro degli Affari Esteri la decisione allegata.



Per la Segretaria generale

Valérie DREZET-HUMEZ

All. : C(2014) 4025 final

IT





COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 13.6.2014
C(2014) 4025 final

**Oggetto: Aiuto di Stato n. SA.38152 (2014/N) — Italia (regione Emilia Romagna)
Aiuti a favore del trasporto ferroviario delle merci**

Signora Ministro,

1. PROCEDIMENTO

- (1) Il 13 gennaio 2014 le autorità italiane hanno notificato un regime di aiuti a favore del trasporto ferroviario di merci nella regione Emilia Romagna. Il caso è stato protocollato nel registro degli aiuti notificati con il numero SA.38152.
- (2) Il 10 marzo 2014 la Commissione ha chiesto alle autorità italiane informazioni supplementari sul regime notificato. Pertanto, la notifica è stata integrata da una lettera del 24 marzo 2014 e da un messaggio di posta elettronica dell'11 aprile 2014.

2. DESCRIZIONE DEL REGIME DI AIUTI

2.1. Obiettivi e ambito di applicazione

- (3) Il regime notificato prevede la concessione di un contributo alle imprese logistiche¹ e alle imprese ferroviarie al fine di compensare la differenza dei costi esterni aggiuntivi del trasporto su strada a vantaggio degli utenti finali. La misura notificata mira a

¹ Per impresa logistica si intende un'impresa che gestisce, per proprio conto o per conto terzi, il trasporto multimodale, ferroviario o intermodale (marittimo o terrestre), organizzando pacchetti completi di trasporto e acquisendo i servizi logistici necessari.

S.E. On. Federica Mogherini
Ministro degli Affari Esteri
P.le della Farnesina 1
00194 Roma RM

riequilibrare la ripartizione del trasporto delle merci nella regione, sviluppando il trasporto ferroviario delle merci, sia intermodale² che tradizionale³. La misura si propone, inoltre, di ridurre l'inquinamento ambientale e migliorare la sicurezza sia per quanto riguarda la circolazione che in termini più generali. Gli aiuti non sono destinati al trasporto combinato accompagnato ("autostrada viaggiante")⁴.

- (4) Il regime di aiuto finanzia soltanto i nuovi servizi di trasporto ferroviario⁵, che saranno specificati nell'invito a presentare domande di contributo (ad esempio servizi aggiuntivi rispetto a quelli forniti al momento in cui viene bandita la gara e che non erano stati forniti nel 2013).
- (5) I benefici ambientali attesi consistono nella diversione modale, ovvero nel togliere dalle strade della Regione, nell'arco di tre anni, circa 80 300 veicoli pesanti diesel da 28 tonnellate.

2.2. Base giuridica

- (6) La misura notificata si basa sulla delibera della Giunta regionale della Regione Emilia Romagna, del 7 gennaio 2014, che approva il progetto di legge regionale di interventi per il riequilibrio del trasporto delle merci e i relativi allegati:
 - l'allegato A — descrizione del contesto, degli obiettivi e delle modalità della misura;
 - l'allegato B — testo del progetto di legge regionale;
 - l'allegato C — norme di applicazione.

2.3. Condizioni per la concessione dell'aiuto e beneficiari

- (7) I beneficiari diretti del regime sono le imprese logistiche e le imprese ferroviarie, anche in forma consorziata o cooperativa, regolarmente costituite, aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione.
- (8) L'importo previsto per il contributo del regime è di 900 000 EUR l'anno per tre anni (2014, 2015, 2016), ovvero 2 700 000 EUR in totale.
- (9) Il tasso di sovvenzione è pari a 0,008 EUR per tonnellata/km (una sovvenzione che le autorità italiane, sulla base dell'esperienza acquisita con il programma Marco Polo,

² Per trasporto ferroviario intermodale si intende il trasporto di merci che si avvale di molteplici modalità per una singola operazione di spedizione tra cui l'invio di unità di contenimento intermodali (container, semirimorchi e casse mobili) mediante trasporto ferroviario.

³ Per trasporto ferroviario tradizionale si intende il trasporto di merci che si serve di carri ferroviari tradizionali (carri coperti, piattaforme, con alte sponde, tramoggia e altri tipi di uso comune) per il trasporto su rotaia.

⁴ Per "autostrada viaggiante" si intende il trasporto ferroviario di veicoli stradali completi, motrice e semirimorchio con conducente, mediante carri ferroviari a pianale ribassato.

⁵ Nuovi servizi di trasporto ferroviario su tronchi ferroviari nuovi e nuovi servizi di trasporto ferroviario su tronchi ferroviari esistenti.

stimano inferiore al 50% dei costi esterni evitati⁶). L'importo dell'aiuto sarà ridotto del 30% per le imprese ferroviarie rispetto alle imprese logistiche che devono sostenere costi supplementari relativi al trasbordo. Inoltre, la sovvenzione sarà limitata a un massimo di 120 km percorsi.

- (10) Per ottenere la sovvenzione nell'ambito del regime di aiuto, i beneficiari devono predisporre almeno 30 treni all'anno o trasportare almeno 20 000 tonnellate l'anno. I servizi devono essere mantenuti attivi, almeno ai volumi minimi, nei due anni successivi al termine delle sovvenzioni.
- (11) L'importo massimo che può essere concesso a ciascuna impresa è ora di 150 000 EUR all'anno. In ogni caso, la sovvenzione non può superare il 30% del costo totale del trasporto ferroviario.
- (12) Le imprese in difficoltà ai sensi degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà⁷ non sono ammissibili a finanziamenti nell'ambito di questo regime. Analogamente, le imprese con ingiunzioni di recupero pendenti a seguito di una decisione della Commissione non possono presentare domanda di finanziamento.
- (13) La sovvenzione sarà erogata, nei limiti delle risorse finanziarie disponibili, ai progetti che abbiano ottenuto il punteggio più elevato in graduatoria in base alla seguente metodologia di valutazione:
 - a) la coerenza con la pianificazione regionale nel settore (punteggio da 0 a 5);
 - b) l'incentivo al trasporto ferroviario a corto raggio rispetto al trasporto a raggio medio-lungo nazionale e internazionale (punteggio da 0 a 10);
 - c) la capacità di assicurare servizi di "treni completi" (punteggio da 0 a 5);
 - d) la credibilità dell'offerta in termini di sostenibilità a lungo termine del servizio (punteggio da 0 a 5);
 - e) i collegamenti con porti (punteggio da 0 a 10);
 - f) l'utilizzo di tratte alternative a quelle che soffrono di strozzature (punteggio da 0 a 5);
 - g) la frequenza dei collegamenti ferroviari (punteggio da 0 a 5);
 - h) la qualità della proposta in termini di efficacia ed efficienza del servizio di trasporto (punteggio da 0 a 8 punti).

⁶ http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm

⁷ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

2.4. Cumulo, sanzioni, modalità di controllo

- (14) L'articolo 7 della legge regionale di cui sopra vieta qualsiasi cumulo dei contributi per i 120 km finanziati. Di conseguenza, i servizi che ricevono già contributi da altre regioni o autorità nazionali non sono ammissibili al finanziamento nell'ambito del regime. Inoltre, per garantire il rispetto del divieto di cumulo di sovvenzioni, è previsto un meccanismo di cooperazione tra le regioni ai fini del necessario scambio di informazioni. Infine, le richieste di contributo devono contenere una dichiarazione che attesti che non è stato richiesto alcun altro finanziamento pubblico per gli stessi servizi. Le dichiarazioni false sono soggette a sanzioni, anche penali, in base alla normativa in vigore.
- (15) La Giunta regionale presenta alla Commissione assembleare competente una relazione sui seguenti aspetti:
- il numero dei servizi ferroviari aggiuntivi realizzati, indicando i tragitti su cui si svolgono e l'aumento delle merci trasportate grazie al finanziamento regionale;
 - la tipologia del beneficiario del finanziamento, le risorse stanziare e il grado di copertura dell'intervento;
 - i problemi riscontrati nell'attuazione della legge.

2.5. Continuità con azioni svolte in precedenza

- (16) Il nuovo regime di aiuti si basa in larga misura sull'esperienza maturata con il regime di aiuti del periodo 2010-2012, approvato dalla Commissione con la decisione relativa al caso di aiuto di Stato N 483/2009⁸. Le principali differenze rispetto al precedente regime di aiuti autorizzato sono le seguenti:
- l'importo massimo del contributo per tonnellata-km è diminuito passando da 0,01/tkm a 0,008/tkm;
 - l'importo massimo che può essere concesso a ciascuna impresa è ora di 150 000 EUR anziché di 600 000 EUR. Questa modifica è stata proposta a causa di una riduzione delle risorse disponibili e per consentire a un maggior numero di imprese di beneficiare dell'aiuto;
 - il requisito del numero minimo di treni alla settimana per ogni servizio aggiuntivo è stato modificato passando a un numero minimo di treni all'anno o un tonnellaggio minimo di merci trasportate. Tale cambiamento è dovuto alle variazioni stagionali dei quantitativi di merci e all'andamento della produzione in Italia.
- (17) I servizi finanziati nell'ambito del regime precedentemente approvato dalla decisione nel caso N 483/2009 non saranno rifinanziati.

⁸ GU C/280 del 20.11.2009.

- (18) Il bilancio del regime precedente è stato positivo dal momento che la prevista riduzione del traffico stradale di 246 000 veicoli commerciali pesanti può essere ampiamente confermata. Come risulta dai dati del 31 dicembre 2012, 25 nuovi servizi ferroviari sono stati forniti da 17 imprese che sono state selezionate sulla base dei bandi pubblicati e che hanno trasportato 2 647 607 tonnellate di merci in più rispetto al 2009. Nel precedente periodo di finanziamento tutti i beneficiari erano imprese logistiche piuttosto che compagnie ferroviarie. Le imprese ferroviarie che hanno fornito i servizi di locomozione sono state Trenitalia Cargo, Tper, OceanoGate, NordCargo, Interporto Servizi Merci e DB.

3. VALUTAZIONE DELLA MISURA

3.1. Esistenza di un aiuto di Stato

- (19) L'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, stabilisce che sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.
- (20) Perché una misura si qualifichi come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, occorre che siano soddisfatte cumulativamente tutte le condizioni seguenti: (i) la misura è imputabile allo Stato ed è finanziata mediante risorse statali; (ii) la misura conferisce un vantaggio al beneficiario; (iii) tale vantaggio è selettivo; (iv) la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza e può incidere sugli scambi tra Stati membri
- (21) Per quanto riguarda la prima condizione, i progetti ammissibili sono selezionati dalla regione e finanziati mediante risorse della regione. La misura è quindi imputabile allo Stato e comporta l'uso di risorse statali.
- (22) Per quanto riguarda la seconda e la terza condizione, la misura consentirà ad alcune imprese di ridurre i costi che esse avrebbero dovuto normalmente sostenere e comporterà un aumento dell'attività economica e del fatturato. La Commissione conclude pertanto che la misura conferisce un vantaggio economico alle imprese beneficiarie. Poiché i beneficiari possono essere solo imprese ferroviarie e imprese logistiche, la misura deve essere considerata selettiva.
- (23) Infine, per quanto riguarda la quarta condizione, qualora un aiuto concesso mediante risorse statali consolidi la posizione di un'impresa nei confronti degli altri concorrenti negli scambi intracomunitari, si deve ritenere che la competitività degli altri concorrenti sia stata compromessa dall'aiuto statale. Dal momento che la misura riguarda mercati che sono stati liberalizzati⁹, si può ritenere che essa falsi la concorrenza e incida sugli scambi tra Stati membri.

⁹ La direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992) ha esonerato le operazioni di trasporto combinato di cui all'articolo 1 da qualsiasi regime di contingentamento e

- (24) La Commissione conclude, pertanto, che il regime di aiuto proposto costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

3.2. Compatibilità dell'aiuto

3.2.1. Base giuridica pertinente dell'UE

- (25) L'articolo 93 del TFUE stabilisce che sono compatibili con il trattato gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti. Il concetto di aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti fa riferimento alla necessità di un intervento pubblico in presenza di carenze del mercato. A tal proposito la Commissione osserva che le misure di coordinamento dei trasporti possono rivelarsi necessarie quando determinati modi di trasporto non sostengono i costi delle esternalità negative che essi stessi impongono alla collettività.
- (26) Come indicato nel libro bianco della Commissione sulla politica dei trasporti¹⁰, il principio fondamentale di tariffazione per l'utilizzo delle infrastrutture non deve coprire solo i costi delle infrastrutture ma anche i costi esterni, ovvero i costi connessi a incidenti, all'inquinamento atmosferico e acustico e alla congestione. Negli ultimi anni tale approccio è stato adottato dalla Commissione nel quadro di numerose decisioni¹¹. Si tratta di un'impostazione che riflette anche il fatto che, in considerazione degli articoli 3, 6 e 191 del TFUE, gli obiettivi in materia ambientale del trattato devono essere perseguiti, inter alia, attraverso la politica comune dei trasporti.
- (27) Per quanto concerne gli aiuti concessi alle imprese ferroviarie come definite dalla direttiva 91/440/CEE¹², le disposizioni relative all'interpretazione dell'articolo 93 del TFUE sono stabilite nella sezione 6 delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie¹³ (in appresso "le linee guida"). L'esperienza del precedente regime di aiuti (N 483/2009) ha dimostrato che, nella maggior parte dei casi, i beneficiari diretti del regime sono le imprese logistiche. Tuttavia, anche in tali casi, a beneficiare indirettamente del regime saranno le imprese ferroviarie, poiché i contributi concessi alle imprese logistiche al fine di compensare la differenza dei costi esterni aggiuntivi hanno l'effetto diretto di aumentare la domanda di servizi ferroviari con un conseguente aumento di entrate per le imprese ferroviarie. Pertanto, occorre valutare la compatibilità della misura sulla base delle linee guida sugli aiuti alle imprese ferroviarie, direttamente o per analogia.

autorizzazione a partire dal 1° luglio 1993; la direttiva 2001/14/CE, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001), ha liberalizzato i mercati del trasporto ferroviario di merci e del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri.

¹⁰ COM/2011/0144 final.

¹¹ Per esempio, il regime di aiuti precedentemente approvato per la stessa regione (N 483/2009), il regime italiano Ferrobonus SA.32603(N/2011) e il regime di aiuti a favore delle ferrovie danesi SA.35908 (N/2013).

¹² Direttiva del Consiglio del 29 luglio 1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (91/440/CEE) (GU L 237, 24.8.1991, p.25).

¹³ GU C 184 del 22.7.2008

3.2.2. Presenza di un risparmio in termini di costi esterni

- (28) Conformemente al punto 103 delle linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie, per quanto concerne gli aiuti alla riduzione dei costi esterni, i costi ammissibili sono rappresentati dalla frazione dei costi esterni che il trasporto ferroviario consente di evitare rispetto ai modi di trasporto concorrenti. Il punto 105 delle linee guida stabilisce che gli Stati membri debbano fornire un'analisi comparativa, trasparente, motivata e quantificata dei costi del trasporto ferroviario e delle opzioni alternative basate su altri modi di trasporto. I metodi utilizzati e i calcoli effettuati devono essere resi disponibili al pubblico.
- (29) Rispetto al trasporto su strada il trasporto ferroviario delle merci genera meno externalità negative a livello di costi per incidenti e inquinamento. Tale modo di trasporto possiede inoltre notevoli capacità di riserva e può pertanto svolgere un ruolo importante nel deviare il traffico dalle parti congestionate della rete stradale.
- (30) Ai fini della valutazione del risparmio in termini di costi esterni la Commissione ritiene opportuno utilizzare i dati elaborati dal suo Centro comune di ricerca. Quest'ultimo ha calcolato i costi esterni dei diversi modi di trasporto in Italia basandosi sulla metodologia illustrata in un documento recentemente pubblicato dalla Commissione, intitolato "Handbook on estimation of external cost in the transport sector"¹⁴, nonché sui dati del modello TREMOVE¹⁵. Sulla base della pratica decisionale della Commissione¹⁶, tale calcolo può essere considerato "un'analisi comparativa, trasparente, motivata e quantificata dei costi del trasporto ferroviario e delle opzioni alternative basate su altri modi di trasporto", conformemente al punto 105 delle linee guida.
- (31) I servizi sovvenzionati saranno quasi esclusivamente servizi ferroviari su linee elettrificate, sulla base dell'esperienza del precedente programma di aiuto (N 483/2009) e del fatto che la trazione elettrica è chiaramente più vantaggiosa sotto il profilo economico. Tuttavia la Commissione, ai fini della valutazione dei costi ammissibili, utilizzerà i dati relativi al settore ferroviario italiano nel suo complesso e non solo per la parte elettrificata. Ciò è dovuto al fatto che esiste un breve tratto non elettrificato di circa 8 km che collega il terminale di Dinazzaro alla rete nazionale e che viene utilizzata la trazione diesel per lo smistamento e la movimentazione nei terminali.

¹⁴ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm

¹⁵ TREMOVE è un modello di trasporto su scala dell'UE, utilizzato come modello di valutazione e sviluppato per studiare gli effetti delle diverse politiche ambientali e dei trasporti nel settore dei trasporti. Il modello valuta misure e politiche tecniche e non tecniche, quali i pedaggi stradali, il costo del trasporto pubblico, le norme sulle emissioni, gli incentivi a favore di veicoli meno inquinanti ecc., nonché la domanda nel settore dei trasporti, i trasferimenti modali, il rinnovo delle riserve dei veicoli, le decisioni sulla rottamazione oltre alle emissioni di gas a effetto serra, gli agenti inquinanti dell'aria e il livello di benessere. Per maggiori informazioni: <http://www.tremove.org/>.

¹⁶ Si vedano le decisioni della Commissione sul regime di aiuti italiano Ferrobonus SA.32603(N/2011), il regime di aiuti a favore delle ferrovie danesi SA.35908 (N/2013) e l'esenzione dall'imposta sul cambiamento climatico per il trasporto merci su linee ferroviarie elettrificate nel Regno Unito SA.32614 (N/2011).

- (32) I dati di cui alla tabella 1 mostrano chiaramente che, per quanto riguarda le merci, il trasporto su rotaie in Italia genera costi esterni nettamente inferiori rispetto al trasporto stradale.

Tabella n. 1 — Costi esterni medi marginali dei trasporti, per modo, in Italia (espressi in euro per 1 000 tonnellate-chilometro), per il 2012

<i>Elemento di costo</i>	Strade	Ferrovia
Incidenti	2,2	0,4
Rumori	1,8	3,1
Elementi inquinanti	6,9	0,8
Costi climatici	3,7	2,2
Congestione	3,7	0,3
Totale	18,3	6,8
Differenza di costo rispetto al trasporto stradale		11,5 EUR per 1 000 tonnellate-chilometro

Fonte: Centro comune di ricerca della Commissione

- (33) Pertanto, la Commissione conclude che i costi ammissibili del regime corrispondono alla frazione dei costi esterni che il trasporto ferroviario consente di evitare rispetto al trasporto stradale, conformemente ai punti 103 e 105 delle linee guida. Come previsto al punto 104 delle linee guida, la Commissione seguirà l'evoluzione delle norme applicabili all'imputazione dei costi di infrastruttura e dei costi esterni e proporrà misure pertinenti, ove necessario.

3.2.3. Necessità e proporzionalità dell'aiuto

- (34) Conformemente al punto 107 delle linee guida, la Commissione ritiene che si possa presupporre la necessità e proporzionalità dell'aiuto quando l'intensità d'aiuto soddisfa le due condizioni di cui alla lettera b). In tal caso si presuppone ugualmente che non vi sia sovraccompensazione ai sensi del punto 109 delle linee guida.
- (35) La prima condizione di cui al punto 107, lettera b) è che l'aiuto non debba finanziare più del 30% del costo totale del trasporto ferroviario. Secondo i dati forniti dalle autorità italiane, l'importo dell'aiuto sarà sempre inferiore al 30% del costo del modo di trasporto meno inquinante, sulla base dell'esperienza acquisita con il precedente programma di aiuti (N 483/2009). Anche nell'ipotesi di carico massimo dei treni (900 tonnellate per treno)¹⁷, l'aiuto non supererebbe il 28% del costo totale del modo di trasporto meno inquinante.

¹⁷ Un'ipotesi che implica un importo relativamente elevato di sovvenzioni per ciascun km percorso.

- (36) La seconda condizione di cui al punto 107, lettera b), è che l'aiuto non debba superare il 50% dei costi ammissibili, vale a dire della frazione dei costi esterni che il trasporto ferroviario consente di evitare rispetto ai modi di trasporto concorrenti. Per quanto riguarda il regime notificato, il calcolo dell'intensità dell'aiuto sarà effettuato tenendo conto del fatto che la distanza minima alla quale il trasporto ferroviario diventa economicamente fattibile ed è pertanto assicurato (sulla base dei risultati del precedente regime di aiuto N 483/2009) è di 200 km. Analogamente, la sovvenzione per tonnellata/km sarà limitata ai primi 120 km. Pertanto la sovvenzione massima per il trasporto di 1 tonnellata di merci sarà di 0,96 EUR ($120\text{km} \times 0,008 \text{ EUR/tkm}$), mentre il corrispondente risparmio minimo in termini di costi esterni sarà di 2,3 EUR ($11,5 \text{ EUR}/1000 \times 200$). La sovvenzione potrà quindi rappresentare fino al 42% dei costi esterni evitati e dunque meno del massimale del 50%.
- (37) Conformemente al punto 110 delle linee guida sugli aiuti alle imprese ferroviarie, in linea di principio l'aiuto deve ripercuotersi sul prezzo pagato dal caricatore (vale a dire l'impresa logistica o l'utilizzatore finale). Tale disposizione è in ampia misura non applicabile nel caso in esame, poiché ci si attende che a beneficiare dell'aiuto siano per lo più gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario. Tuttavia, qualora le imprese ferroviarie dovessero beneficiare direttamente dei finanziamenti del regime, le autorità italiane si sono impegnate a verificare che la sovvenzione si ripercuota sui prezzi applicati agli acquirenti in questo caso. A tal fine, le autorità italiane confronteranno i dati dei contratti di trasporto relativi a servizi sovvenzionati e non sovvenzionati.
- (38) Infine, conformemente al punto 111 delle linee guida, con riferimento agli aiuti per la riduzione dei costi esterni, devono esistere prospettive realistiche che il traffico trasferito verso la rotaia sarà mantenuto, in modo tale da assicurare che il trasferimento modale sia permanente. La Commissione osserva che i criteri di attribuzione dell'aiuto sono stati elaborati in modo tale da generare una tendenza sostenibile verso il trasferimento modale. In particolare, i beneficiari sono tenuti a mantenere il livello di traffico per un periodo di almeno due anni dopo la fine del regime di aiuto.
- (39) Alla luce di tali osservazioni, la Commissione ritiene che siano soddisfatte le condizioni relative alla necessità e alla proporzionalità dell'aiuto.

3.2.4. L'accesso al regime di aiuti è concesso sulla base di condizioni non discriminatorie; il regime di aiuti è trasparente e limitato nel tempo

- (40) La Commissione osserva che, come nel regime autorizzato in precedenza, l'aiuto sarà erogato a condizioni non discriminatorie a tutte le imprese che soddisfano le condizioni per la sua concessione. La portata dei potenziali destinatari del contributo è stata strutturata in maniera tale da includere un numero massimo di soggetti della filiera logistica.
- (41) Si ritiene che il regime sia trasparente dal momento che le condizioni per la sua concessione sono stabilite in atti giuridici disponibili al pubblico.

- (42) Infine, la durata del regime è limitata nel tempo dal momento che esso si applica per tre anni. Ciò è conforme al periodo di limitazione di cinque anni imposto dal punto 97 delle linee guida.

3.2.5. Assenza di effetti contrari all'interesse comune sulla concorrenza e sugli scambi

- (43) Per quanto concerne la concorrenza tra i diversi modi di trasporto, la misura si limita a ridurre gli squilibri tra il trasporto ferroviario e il trasporto stradale.
- (44) La Commissione conclude che il regime di aiuti in questione non dà luogo a una distorsione della concorrenza in misura contraria all'interesse comune, conformemente a quanto stabilito al punto 96 delle linee guida sugli aiuti alle imprese ferroviarie.

3.2.6. Conclusione

- (45) Pertanto, la Commissione conclude che la misura notificata è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del TFUE.
- (46) Tale conclusione non pregiudica l'eventuale valutazione delle riduzioni di accisa in Italia a favore del trasporto ferroviario¹⁸.

4. DECISIONE

La Commissione ha pertanto deciso che il finanziamento pubblico notificato dall'Italia costituisce un aiuto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del TFUE. Di conseguenza, ha deciso di non sollevare obiezioni contro di esso.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione. Ove non riceva una domanda motivata in tal senso, entro il termine indicato, la Commissione presumerà l'esistenza del consenso alla divulgazione a terzi e alla pubblicazione del testo integrale della presente lettera nella lingua facente fede, all'indirizzo internet: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

¹⁸ Il presunto aiuto concesso sotto forma di esenzione/riduzione delle accise, in virtù dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera e), della direttiva 2003/96/CE del Consiglio che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51), non rientra nella presente notifica. Alcune di queste misure possano configurarsi come un aiuto esistente. In ogni caso, l'effetto di tali esenzioni e riduzioni appare molto limitato per via del basso livello delle imposte sull'elettricità e dell'importanza marginale della trazione diesel (che, in linea di massima, si limita a integrare il traffico su linee elettrificate per brevi distanze).

La domanda dovrà essere inviata a mezzo lettera raccomandata o fax al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Aiuti di Stato
BE-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 12 42
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

La prego di gradire, signora Ministro, i sensi della mia più alta considerazione.

 Per la Commissione
Dacian CIOLOȘ
Membro della Commissione