



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 24.11.2016
C(2016) 7676 final

VERSIONE PUBBLICA

Il presente documento è un documento interno della Commissione ed ha carattere esclusivamente informativo.

Oggetto: SA.44627 – Italia – ‘Ferrobonus’ – Incentivi per il trasporto ferroviario

Signor Ministro,

1. PROCEDIMENTO

- (1) A norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), il 22 giugno 2016 le autorità italiane hanno notificato per via elettronica un regime di aiuti a sostegno del trasporto combinato e ferroviario di merci. Con lettere del 27 luglio, del 15 settembre e del 24 ottobre 2016, le autorità italiane hanno trasmesso informazioni supplementari per completare la loro notifica.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

- (2) In termini di caratteristiche tecniche e flessibilità operativa, il settore ferroviario risente di svantaggi intrinseci rispetto al trasporto stradale. In particolare, poiché il trasporto ferroviario raramente permette la consegna diretta a domicilio, è esposto a molteplici costi aggiuntivi, in particolare quelli di trasbordo.
- (3) La misura notificata mira a correggere gli squilibri strutturali tra il trasporto stradale e il trasporto ferroviario di merci in Italia. Il programma si prefigge le seguenti finalità: rafforzare la catena del trasporto intermodale in Italia e sviluppare il trasferimento modale

S.E. On. Paolo Gentiloni
Ministro degli Affari esteri
P.le della Farnesina 1
I - 00194 Roma

del traffico merci dalla strada alla ferrovia, al fine ultimo di ridurre l’impatto ambientale, sanitario e sociale del traffico su strada, promuovendo lo sviluppo del trasporto combinato e ottimizzandone l’uso sul territorio italiano.

- (4) Il regime di sostegno assume la forma di una sovvenzione fissata a un livello corrispondente ai risparmi in termini di costi esterni che il trasporto ferroviario permette di realizzare rispetto al trasporto stradale. L’intervento mira a ottimizzare l’uso del trasporto intermodale di merci su rotaia con l’obiettivo di una riduzione complessiva dei costi che gravano sulla catena logistica.

2.2. Contesto

- (5) L’Italia ha applicato il primo regime Ferrobonus¹ nel 2010-2011, per un periodo di un anno. Al pari della misura notificata, il regime mirava alla protezione dell’ambiente, al decongestionamento della rete stradale, alla riduzione degli incidenti stradali e alla promozione di nodi intermodali.
- (6) I beneficiari ammissibili erano imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario che commissionavano servizi di trasporto e/o di trasbordo multimodale mediante treni completi sul territorio nazionale. L’incentivo era stato concesso a condizione che i beneficiari mantenessero almeno l’80% del volume di merci movimentate con trasporto o trasbordo multimodale nel corso dell’anno successivo all’entrata in vigore del primo regime Ferrobonus.
- (7) L’importo della sovvenzione era fissato a 2 EUR per treno-chilometro (treno-km) percorso lungo la rete nazionale con trasporto e/o trasbordo multimodale.
- (8) I risultati del primo regime Ferrobonus figurano nelle tabelle in appresso.

Tabella 1 – Finanziamento ammissibile in EUR

Riferito	Effettivo ²
23 311 937,95	23 311 447,09

Tabella 2 – Traffico totale coperto dal regime in treno-km

1° luglio 2009 - 30 giugno 2010	15 ottobre 2010 - 14 ottobre 2011	Δ
18 294 421,21	22 116 059,68	+ 17,3%

- (9) Come evidenziano le autorità italiane, la tabella 2 mostra un aumento del traffico intermodale, quale definito nel regime Ferrobonus, del 17,3%. Gli aiuti effettivamente erogati ammontano a 1,05 EUR per treno-km.
- (10) Al contempo, le autorità italiane hanno riferito che nel 2014 il trasporto ferroviario di merci ha generato complessivamente 40 722 000 treno-km. Questo valore risulta tuttavia

¹ SA.32603 (2011/N) - Italia - Regime di sostegno “Ferrobonus” per il trasporto combinato, approvato con decisione della Commissione del 16 dicembre 2011 (GU C 88 del 24.3.2012, pag. 1).

² A seguito di verifica.

marginalmente inferiore a quello del 2012, quando sono stati percorsi 41 878 000 treno-km, e notevolmente inferiore ai livelli del 2008 (periodo pre-crisi), ossia 58 294 000 treno-km.

- (11) Considerando l'impatto positivo, benché limitato, del primo regime Ferrobonus, il governo italiano ha deciso di ripetere l'esperimento e ha stanziato risorse di bilancio per incentivare, in modo sostenibile, il trasporto ferroviario intermodale.

2.3. Base giuridica

- (12) La misura rientra nel Piano nazionale della logistica 2011-2020 e sarà applicata conformemente all'articolo 1, comma 648, della legge n. 208/2015 (la legge finanziaria del 2016), attuata con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (di seguito il "decreto attuativo"), che definisce le modalità e le procedure di attuazione degli interventi previsti nella legge finanziaria del 2016. Le condizioni e le modalità del regime sono definite dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con la partecipazione del direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità.

2.4. Bilancio e durata

- (13) Al regime può essere assegnata una dotazione massima annua di 30 milioni di EUR. Tuttavia, in questa fase la disponibilità finanziaria indicata nella legge finanziaria italiana è di 20 milioni di EUR all'anno per un periodo di tre anni.
- (14) Il regime può tuttavia avere una durata massima complessiva di cinque anni (2016, 2017, 2018, 2019 e 2020) e la sua applicazione inizia a decorrere dalla pubblicazione del decreto attuativo a seguito dell'approvazione del regime da parte della Commissione.

2.5. Beneficiari

- (15) Possono beneficiare di incentivi nel quadro del regime notificato due categorie di beneficiari:
- utenti di servizi ferroviari: le imprese che ordinano treni completi³ a imprese ferroviarie attraverso accordi di servizio per il trasporto ferroviario intermodale⁴ o trasbordato⁵;
 - operatori del trasporto multimodale: le persone giuridiche che concludono un accordo di trasporto multimodale per proprio conto, non agiscono in quanto funzionari o agenti designati dello speditore o dei vettori partecipanti a operazioni di trasporto multimodale e sono responsabili dell'attuazione dell'accordo.
- (16) Le imprese ammissibili hanno sede nello Spazio economico europeo e sono costituite in forma di società di capitali, comprese le cooperative.

³ Ai fini del presente regime, per "treni completi" si intendono i treni la cui intera capacità è stata acquistata da un unico cliente.

⁴ Ai fini del presente regime, per "trasporto intermodale" si intende il trasporto di merci nella stessa unità di carico o nello stesso veicolo stradale che combina due o più modi di trasporto e non comporta la movimentazione delle merci durante le fasi di trasferimento modale.

⁵ Ai fini del presente regime, per "trasporto ferroviario trasbordato" si intende il trasporto nel quale le merci sono trasportate nella parte iniziale e/o finale del viaggio su strada e nell'altra parte su rotaia, con frazionamento del carico.

- (17) Le imprese soggette all'influenza dominante di un'impresa ferroviaria devono rispettare l'obbligo di separazione contabile che si applica alle attività oggetto della sovvenzione. Le imprese ferroviarie stesse non sono ammissibili agli aiuti a norma del regime Ferrobonus.
- (18) Secondo le stime fornite dalle autorità italiane, potrebbero beneficiare dell'incentivo circa 100 imprese.

2.6. Altri criteri di ammissibilità

- (19) La sovvenzione sarà concessa agli utenti dei servizi di trasporto ferroviario intermodale e/o trasbordato e agli operatori di trasporto multimodale che commissionano alle imprese ferroviarie treni completi a trazione elettrica.
- (20) Inoltre, i beneficiari ammissibili si impegnano a:
- mantenere, per 12 mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto attuativo, un volume di traffico ferroviario intermodale e/o trasbordato, in termini di treno-km percorsi sulla rete nazionale italiana, non inferiore alla media del volume del trasporto ferroviario di merci intermodale e/o trasbordato raggiunto nel corso del triennio 2012-2014;
 - incrementare, per un periodo di 12 mesi consecutivi, il volume del traffico ferroviario rispetto alla media del volume del trasporto ferroviario di merci intermodale e/o trasbordato raggiunto nel corso del triennio 2012-2014;
 - mantenere per un ulteriore periodo di 24 mesi il volume del traffico ferroviario raggiunto negli ultimi 12 mesi del pagamento delle sovvenzioni.
- (21) Nel caso in cui il beneficiario sia un operatore di trasporto multimodale, vi è un requisito supplementare:
- applicare uno sconto di almeno il 50% dell'importo della sovvenzione ai suoi clienti, cioè gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario.

2.7. Costi ammissibili e intensità dell'aiuto

- (22) Il contributo sarà concesso per la riduzione delle esternalità negative connesse al trasporto merci. Pertanto, i costi ammissibili nell'ambito del regime corrispondono alla parte dei costi esterni⁶ che il trasporto ferroviario consente di risparmiare rispetto a quello stradale.
- (23) La quantificazione delle spese ammissibili nell'ambito del presente regime si basa sui risultati del calcolo del differenziale dei costi esterni tra il trasporto ferroviario e le modalità alternative, che emergono dallo studio della Price Waterhouse Coopers Advisory Spa (PWC) del 5 novembre 2015, aggiornato al 7 marzo 2016 (di seguito "lo studio della Price Waterhouse"). Lo studio è stato commissionato dalle autorità italiane nel quadro della preparazione delle azioni a sostegno del trasporto ferroviario di merci in Italia.

⁶ La nozione economica di "costi esterni" fa riferimento ai costi che determinate attività, ad esempio i trasporti, impongono alla società. Viene espressa in termini monetari. In genere, i costi esterni dei trasporti non sono sostenuti dagli utenti che quindi non li prendono in considerazione quando decidono di organizzare un trasporto. L'internalizzazione di tali costi significa che questi effetti vengono integrati nel processo decisionale degli utenti del servizio di trasporto. Per esempio, ciò può avvenire direttamente, fornendo i giusti incentivi agli utenti del servizio di trasporto.

- (24) Lo studio della Price Waterhouse fa riferimento tra l'altro alla relazione per la Commissione europea dell'8 gennaio 2014 sull'aggiornamento del manuale sui costi esterni del trasporto⁷.
- (25) Secondo lo studio della Price Waterhouse il carico medio treni in Italia è pari a circa 382 tonnellate. A titolo di confronto, nell'ambito del precedente regime Ferrobonus, questo parametro era stimato a 400 tonnellate. Lo studio della Price Waterhouse ha quindi individuato un differenziale minimo tra il trasporto stradale e quello ferroviario in termini di costi esterni che è quantificabile in 9,42 EUR a treno-km⁸.
- (26) In parallelo, lo studio ha portato alla conclusione che l'importo dell'aiuto scenderà ben al di sotto del 30% del costo totale del trasporto ferroviario.
- (27) Lo studio è stato pubblicato sul sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti⁹, nonché sul sito web della *Rete Autostrade Mediterranee SpA*, che gestisce le autostrade del mare¹⁰.
- (28) Per ciascun beneficiario, l'aiuto è limitato al 30% del costo medio del trasporto ferroviario a livello nazionale, comprese le spese accessorie quali l'ispezione, il montaggio e lo smontaggio del treno e il suo funzionamento. L'autorità che concede l'aiuto verificherà il rispetto di tale limite nel corso dell'intero periodo di attuazione (articolo 11, secondo comma, del decreto attuativo).

2.8. Importo dell'aiuto

- (29) La sovvenzione concessa è pari a 2,5 EUR per treno-km. Come per il primo regime Ferrobonus, l'amministrazione italiana ha scelto un sistema di sovvenzioni basato sui treno-km.

2.9. Procedura di concessione dell'aiuto

- (30) Ai sensi dell'articolo 1, comma 648, della legge n. 208/2015 del 28 dicembre 2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti è l'autorità che concede l'aiuto del regime Ferrobonus.
- (31) Ai sensi dell'articolo 4 del decreto attuativo, gli aspetti amministrativi e tecnici del regime saranno gestiti da *Rete autostrade Mediterranee SpA* (di seguito "l'ente di gestione").
- (32) L'aiuto sarà concesso sulla base di una procedura di valutazione.
- (33) L'esborso avverrà sulla base di una relazione annua sui treno-km realizzati dal richiedente nel corso del periodo di riferimento. La domanda di autorizzazione contiene inoltre una dichiarazione dell'impresa ferroviaria che ha fornito i servizi nonché una copia dei contratti conclusi con una o più imprese ferroviarie per i servizi di trasporto intermodale e/o di trasbordo con treni completi.

⁷ <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

⁸ Secondo lo studio della Price Waterhouse, tale valore è stato ottenuto considerando un veicolo stradale con un carico medio di 17,1 tonnellate. Il differenziale potrebbe raggiungere 15,04 EUR per treno-km prendendo in considerazione un veicolo stradale con un carico medio di 12,3 tonnellate.

⁹ www.mit.gov.it

¹⁰ www.ramspa.it

- (34) I beneficiari ammissibili che si qualificano come operatori del trasporto multimodale, e sono quindi ammissibili alla sovvenzione, dovranno corredare la propria domanda dei criteri e della metodologia utilizzati per determinare gli sconti sulle tariffe applicate ai propri clienti.

2.10. Monitoraggio, meccanismo di rimborso e relazioni

- (35) L'autorità che concede l'aiuto e l'ente di gestione verificheranno, attraverso l'accesso diretto al sistema informatico del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, l'affidabilità e l'esattezza dei dati comunicati dai beneficiari in termini di treno-km percorsi. Inoltre, in ogni fase della procedura, l'autorità che concede l'aiuto e l'ente di gestione possono svolgere controlli e ispezioni per verificare la conformità alle condizioni stabilite dal regime Ferrobonus. In caso di constatazione di un inadempimento, il beneficiario interessato non potrà più accedere alla sovvenzione e sarà soggetto a un obbligo di rimborso.
- (36) Il mancato rispetto dell'obbligo di mantenere il volume del traffico ferroviario per 24 mesi dopo il periodo di finanziamento triennale porterà ad un recupero degli aiuti, proporzionale alla corrispondente diminuzione del traffico.
- (37) Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti elabora una relazione annuale concernente l'attuazione del regime Ferrobonus.

2.11. Disposizioni relative al cumulo

- (38) Il cumulo con altri aiuti dell'UE, statali o regionali, compresi eventuali contributi analoghi, erogati sulla base del risparmio in termini di costi esterni (quale l'esenzione dalle accise sul consumo di energia elettrica¹¹ e i contributi regionali quali quelli concessi nell'ambito dell'aiuto di Stato SA.41033¹²) è possibile a condizione che gli importi cumulati non superino il 50% dei costi ammissibili e il 30% del costo totale del trasporto.

2.12. Potenziale incidenza sui modi di trasporto concorrenti

- (39) Per quanto riguarda gli effetti distorsivi che il regime Ferrobonus potrebbe avere su altri modi di trasporto concorrenti, le autorità italiane hanno fornito le informazioni seguenti.
- (40) I principali vettori sul mercato delle merci in Italia sono il trasporto stradale, il trasporto marittimo (comprese le vie di navigazione interna) e il trasporto ferroviario, che corrispondono rispettivamente al 56,49%, al 27,16% e al 10,51% del traffico totale. La tabella 3 di seguito offre una visione completa del trasporto merci in Italia, in termini di volumi di traffico e di quote di mercato.

¹¹ In Italia il consumo di energia elettrica per alimentare la forza motrice per il funzionamento delle linee ferroviarie è esonerato dal 1924. Il corrispondente valore dell'imposta è di 3,1 EUR per MWh (che rappresenta un beneficio di circa 0,08 EUR per treno-km o 0,2 EUR per 1 000 tonnellate-chilometro). Non rientra nella presente notifica l'esenzione fiscale concessa sotto forma di esenzione dalle 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).

¹² SA.41033 (2016/N), Italia - *Regime di trasporto integrato nella Provincia di Trento*, approvato con decisione della Commissione del 29 aprile 2016 (GU C 220 del 17.6.2016, pag. 2).

Tabella 3. Distribuzione del traffico merci tra i diversi modi di trasporto¹³

Modo	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Strada¹⁴	155 872	136 952	130 847	134 261	114 736	101 380	102 320
	65,64%	62,44%	62,77%	61,93%	57,69%	55,52%	56,49%
Ferrovia	22 761 ¹⁵	23 831	17 791	18 616	19 787	20 244	19 037
	9,59% ¹⁶	10,87%	8,53%	8,59%	9,95%	11,09%	10,51%
Cabotaggio marittimo¹⁷	46 839	47 017	49 173	53 156	53 708	50 287	49 112
	19,76%	21,47%	23,62%	24,58%	27,08%	27,58%	27,16%
Navigazione interna¹⁸	89	64	76	135	144	81	89
Trasporto aereo¹⁹	982	999	864	1,013	1,026	976	991
Petrolio attraverso oleodotti²⁰	10,907	10,455	9,714	9,606	9,476	9,636	9,593
	4,59%	4,77%	4,66%	4,43%	4,76%	5,28%	5,30%
Totale	237 450	219 318	208 465	216 787	198 877	182 604	181 142

¹³ Fonte: *Conto Nazionale Trasporti 2013-2014*, http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23697.

¹⁴ Il trasporto stradale comprende unicamente i veicoli superiori a 3,5 tonnellate e i viaggi superiori a 50 km.

¹⁵ In tonnellate-chilometro.

¹⁶ Tale valore rappresenta la quota di mercato.

¹⁷ Il cabotaggio marittimo comprende anche il traffico verso le isole.

¹⁸ Quote di mercato limitate, non riferite.

¹⁹ Quote di mercato limitate, non riferite.

²⁰ Riguarda solo i viaggi superiori a 50 km.

2.12.1. Navigazione interna

- (41) In Italia le vie navigabili interne non costituiscono un'alternativa al trasporto su strada o su rotaia a causa di due fattori principali:
- la morfologia specifica del territorio nazionale e
 - la mancanza di infrastrutture adeguate, interconnesse e ben funzionanti.
- (42) Le principali idrovie per la navigazione fluviale in Italia sono situate fra l'Emilia Romagna, il Veneto e la Lombardia. Il traffico che transita lungo tale sistema idroviario è stato stimato a meno dell'1% del totale delle merci²¹.

2.12.2. Trasporto marittimo

- (43) Il settore marittimo in Italia è costituito da circa 260 porti e 1 900 banchine, concentrati soprattutto nell'Italia meridionale ed insulare.
- (44) Uno degli obiettivi del Piano nazionale della logistica 2011-2020 è quello di favorire un equilibrio tra i diversi modi di trasporto merci, promuovendo l'intermodalità. Il regime Ferrobonus è stato istituito per attuare gli obiettivi di tale piano per quanto riguarda il riorientamento modale del trasporto merci dalla strada alla rotaia.
- (45) In tale contesto, le autorità italiane hanno precisato che intendono anche attuare azioni intese a rafforzare il trasporto intermodale di merci che include il trasporto marittimo di corto raggio. Parallelamente a Ferrobonus è stato sviluppato un regime denominato "Marebonus", con l'obiettivo di far fronte agli svantaggi strutturali del trasporto marittimo rispetto al trasporto su strada. Tale regime, che è stato notificato alla Commissione, si basa su incentivi per unità di trasporto.

3. VALUTAZIONE

3.1. Esistenza dell'aiuto

- (46) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, "*[s]alvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano 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*".
- (47) La misura notificata
- conferisce un vantaggio economico, perché solleva i beneficiari diretti da una parte dei costi operativi che altrimenti dovrebbero sostenere e consente loro di trasportare le proprie merci a una tariffa ridotta;
 - riguarda risorse statali, in quanto i contributi sono erogati dal bilancio del governo centrale;
 - ha natura selettiva, poiché è limitata ad alcuni segmenti del mercato dei servizi di trasporto, ovvero il trasporto combinato e ferroviario di merci, e

²¹ In tonnellate-chilometro.

- rischia di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri, poiché riguarda mercati del trasporto ferroviario di merci che sono stati liberalizzati dal diritto dell'Unione.

(48) La misura costituisce quindi un aiuto di Stato.

3.2. Legittimità dell'aiuto

(49) La Commissione rileva che, conformemente a quanto previsto dall'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE e come indicato al punto 14 della presente decisione, il regime di aiuto non è ancora stato attuato. L'Italia ha pertanto rispettato l'obbligo di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

3.3. Compatibilità dell'aiuto

3.3.1. Base giuridica

(50) La misura d'aiuto notificata rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 93 del TFUE e deve pertanto essere esaminata alla luce dello stesso.

(51) L'articolo 93 del TFUE stabilisce che l'aiuto richiesto dalle necessità del coordinamento dei trasporti è compatibile con il trattato. 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.

(52) Come indicato nel libro bianco della Commissione sulla politica dei trasporti²², 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 anni tale approccio è stato adottato dalla Commissione nel quadro di numerose decisioni in materia di aiuti di Stato²³ e riflette inoltre il fatto che, in considerazione degli articoli 3, 6 e 191 del TFUE, gli obiettivi in materia ambientale del trattato devono essere perseguiti tra l'altro attraverso la politica comune dei trasporti.

(53) L'articolo 9, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE)

²² Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM(2011) 144 del 28.3.2011).

²³ Per un esempio più recente e pertinente di prassi decisionale si veda la decisione della Commissione del 29 aprile 2016, SA.41033 (2016/N), Italia - *Regime di trasporto integrato nella Provincia di Trento* (GU C 220 del 17.6.2016, pag. 2), la decisione della Commissione del 26 maggio 2015, SA.40404 (2014/N), Francia e SA.39606 (2015/N), Italia - *Regime di aiuti al servizio transitorio dell'autostrada ferroviaria alpina* (GU C 66 del 19.2.2016, pag. 2), la decisione della Commissione del 13 giugno 2014, SA.38152 (2014/N), Italia - *Aiuti a favore del trasporto ferroviario di merci nella regione Emilia Romagna* (GU C 280 del 22.8.2014, pag. 23), la decisione della Commissione del 6 gennaio 2014, SA.36758 (2013/N), Danimarca - *Proroga di un regime di aiuti ambientali per il trasporto di merci per ferrovia nel periodo 2014-2017* (GU C 280 del 22.8.2014, pag. 10), la decisione della Commissione del 16 dicembre 2011, SA.32603 (2011/N), Italia - *Regime di sostegno "Ferrobonus" per il trasporto combinato* (GU C 88 del 24.3.2012, pag. 1), la decisione della Commissione del 5 luglio 2005, N 249/04, Belgio - *Regime di aiuto per il trasporto combinato* (GU C 280 del 12.11.2005, pag. 9).

n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70²⁴ stabilisce che “gli Stati membri possono continuare a concedere aiuti al settore dei trasporti a norma dell’articolo [93] del trattato che soddisfano l’esigenza di coordinamento dei trasporti o costituiscono un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, diversi da quelli contemplati dal presente regolamento”.

- (54) Per quanto concerne il settore del trasporto ferroviario e, in particolare, le imprese ferroviarie, un orientamento sull’applicazione dell’articolo 93 del TFUE è contenuto nella sezione 6 delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie²⁵ (di seguito “le linee guida”).
- (55) Benché i beneficiari diretti del presente regime non siano le imprese ferroviarie, quali definite all’articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE²⁶ in conformità alla sua prassi decisionale precedente²⁷, la Commissione ritiene che i principi esposti nelle linee guida riguardo agli aiuti per la riduzione dei costi esterni siano appropriati per valutare la compatibilità del regime di aiuto notificato.
- (56) A norma dell’articolo 9, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 1370/2007, la compatibilità della misura sarà valutata alla luce delle disposizioni delle linee guida applicabili agli aiuti per la riduzione dei costi esterni (punti 101-112), applicate per analogia.

3.3.2. *Presenza di un risparmio in termini di costi esterni*

- (57) Secondo il punto 103 delle linee guida, per quanto concerne gli aiuti per la 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.
- (58) È ampiamente riconosciuto che il trasporto merci su linee ferroviarie elettrificate genera meno esternalità negative a livello di costi per incidenti e inquinamento rispetto al trasporto su strada. 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.
- (59) Il punto 104 delle linee guida afferma che gli Stati membri possono istituire, per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria, un sistema di compensazione di durata limitata dei costi ambientali, dei costi connessi agli incidenti e dei costi dell’infrastruttura non coperti nei modi di trasporto concorrenti, qualora sia comprovata l’assenza di copertura di questi costi e nella misura in cui essi superino i costi equivalenti propri del trasporto ferroviario.
- (60) A norma del punto 105 delle linee guida “per gli aiuti finalizzati a ridurre i costi esterni, lo Stato membro deve presentare un’analisi comparativa, trasparente, motivata e quantificata

²⁴ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

²⁵ GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13.

²⁶ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

²⁷ Decisione della Commissione del 29 aprile 2016, SA.41033 (2016/N), Italia - *Regime di trasporto integrato nella Provincia di Trento* (GU C 220 del 17.6.2016, pag. 2), decisione della Commissione del 26 maggio 2015, SA.40404 (2014/N), Francia e SA.39606 (2015/N), Italia - *Regime di aiuti al servizio transitorio dell’autostrada ferroviaria alpina* (GU C 66 del 19.2.2016, pag. 2), decisione della Commissione del 13 giugno 2014, SA.38152 (2014/N), Italia - *Aiuti a favore del trasporto ferroviario di merci nella regione Emilia Romagna* (GU C 282 del 22.8.2014, pag. 23), decisione della Commissione del 16 dicembre 2011, SA.32603 (2011/N), Italia - *Regime di sostegno “Ferrobonus” per il trasporto combinato* (GU C 88 del 24.3.2012, pag. 1).

dei costi del trasporto ferroviario e delle opzioni alternative basate su altri modi di trasporto. Il metodo utilizzato e i calcoli effettuati devono essere resi pubblici”.

- (61) Le autorità italiane hanno commissionato lo studio Price Waterhouse, il quale individua le spese ammissibili previste dal regime Ferrobonus sulla base di un’analisi comparativa ex ante delle esternalità, specifica per il settore ferroviario italiano. Inoltre, lo studio della Price Waterhouse segue una metodologia trasparente e motivata per stabilire dati quantitativi per il differenziale dei costi esterni connessi al trasporto stradale e al trasporto ferroviario delle merci. In tale contesto, la Commissione prende inoltre in considerazione il fatto che il precedente regime Ferrobonus, autorizzato dalla Commissione, prevedeva un importo di aiuto dello stesso ordine di grandezza del regime attuale²⁸, pur adottando un valore meno rigoroso per il carico medio in Italia²⁹. Lo studio della Price Waterhouse è stato messo a disposizione del pubblico.
- (62) Alla luce di quanto sopra e della prassi da essa seguita, e come annunciato al punto 104, nota 1, delle linee guida, lo studio della Price Waterhouse e i successivi calcoli dei costi esterni cui le autorità italiane hanno fatto riferimento per stabilire l’importo degli aiuti nell’ambito del presente regime possono essere considerati “un’analisi comparativa, trasparente, motivata e quantificata dei costi del trasporto ferroviario e delle opzioni alternative basate su altri modi di trasporto”, come stabilito al punto 105 delle linee guida. Lo studio può essere considerato pertanto un valido punto di partenza per il regime notificato.
- (63) In linea con i punti 103-105 delle linee guida, 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.

3.3.3. Necessità e proporzionalità dell’aiuto

- (64) Conformemente ai punti 107, lettera b), e 109 delle linee guida, si presuppone che l’aiuto all’abbattimento dei costi esterni sia necessario e proporzionato e che sia soddisfatto il requisito dell’assenza di una sovracompensazione quando l’intensità dell’aiuto resta inferiore ai seguenti valori: 50% dei costi ammissibili e fino al 30% del costo totale del trasporto ferroviario.

3.3.3.1. Aiuto che non supera il 50% dei costi ammissibili: confronto tra l’aiuto per treno-km e il risparmio in termini di costi esterni per treno-km

- (65) I risultati dello studio della Price Waterhouse confermano che l’utilizzo di treni a trazione elettrica genera costi esterni nettamente inferiori rispetto al trasporto stradale di merci. Secondo le stime dello studio, il differenziale minimo delle esternalità negative è di 9,42 EUR per treno-km.
- (66) Il regime notificato prevede una sovvenzione di 2,5 EUR per treno-km percorso su rotaia anziché su gomma.
- (67) Calcolando che i costi esterni evitati ammontano ad un minimo di 9,42 EUR per treno-km, l’importo totale dell’aiuto corrisponde al 27% del risparmio dei costi esterni e pertanto a un’intensità dell’aiuto del 27%, in conformità della soglia di cui al punto 107, lettera b), delle linee guida.

²⁸ 2 EUR per treno-km nel 2010-2011 contro 2,5 EUR per treno-km nel 2016, 2017 e 2018.

²⁹ 400 tonnellate contro 382 tonnellate.

3.3.3.2. *Aiuto che non supera il 30% del costo totale del trasporto ferroviario*

- (68) Il decreto attuativo stabilisce che, per ciascun beneficiario, l'aiuto non possa superare il 30% del costo medio del trasporto ferroviario a livello nazionale, comprese le spese accessorie quali l'ispezione, il montaggio e lo smontaggio del treno e il suo funzionamento (articolo 11, primo comma). L'articolo 11, secondo comma, definisce l'impegno dell'autorità che concede l'aiuto a garantire il rispetto di questo limite.
- (69) La Commissione rimanda inoltre alle esperienze passate e alle informazioni raccolte in altri casi di aiuti di Stato, in particolare per quanto riguarda l'Italia³⁰. La Commissione è del parere che un costo medio di 10 EUR per treno-km³¹ costituisca una stima realistica del costo totale del trasporto ferroviario. La Commissione ricorda infatti che la valutazione dell'intensità dell'aiuto in relazione al costo totale del trasporto ferroviario ai sensi del precedente regime Ferrobonus era basata sullo stesso valore. Infine, la Commissione osserva che, se calcolato sulla base di tale costo medio, l'importo dell'aiuto è inferiore alla soglia del 30% ($2,50 < 9,55^{32} \times 0,30$).

3.3.4. *Condizioni supplementari*

- (70) 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. Queste disposizioni non sono applicabili nel caso in esame, poiché a beneficiare dell'aiuto non sono le imprese ferroviarie. Tuttavia, la Commissione osserva che l'obiettivo secondo cui l'aiuto deve produrre un reale effetto incentivante ai fini del trasferimento modale verso la ferrovia, sancito al punto 110 delle linee guida sugli aiuti alle imprese ferroviarie, sarà realizzato mediante l'effetto combinato dell'obbligo imposto ai beneficiari in termini di volumi di merci trasferiti verso la rotaia³³ e dell'obbligo imposto ai beneficiari riconosciuti come operatori del trasporto multimodale di destinare almeno il 50% dell'aiuto per la riduzione delle tariffe effettivamente praticate applicate agli utenti finali dei servizi di trasporto ferroviario.
- (71) 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 ritiene che questa condizione debba essere valutata alla luce delle caratteristiche specifiche del trasporto di merci in generale, di cui al punto 2 della presente decisione, nonché dei risultati positivi e dell'esperienza del primo regime Ferrobonus esposti nella sezione 2.2 della presente decisione. Considera inoltre con favore le condizioni supplementari, di cui al punto 20 della presente decisione, imposte ai beneficiari ammissibili in termini di sviluppo del traffico. In questo contesto, la Commissione osserva inoltre che i criteri di attribuzione del regime sono stati elaborati in modo tale da incentivare il trasferimento modale dalla gomma alla rotaia.

³⁰ Cfr. i punti 57 e 58 della decisione della Commissione del 29 aprile 2016, SA.41033 (2016/N), Italia - *Regime di trasporto integrato nella Provincia di Trento* (GU C 220 del 17.6.2016, pag. 2), e il punto 39 della decisione della Commissione del 16 dicembre 2011, SA.32603 (2011/N), Italia - *Regime di sostegno "Ferrobonus" per il trasporto combinato* (GU C 88 del 24.3.2012, pag. 1).

³¹ Basato su un carico medio di 400 tonnellate.

³² Il costo medio di 10 EUR per treno-km era basato su un carico di 400 tonnellate. L'attuale regime presuppone un carico di 382 tonnellate. $10/400 \times 382 = 9,55$

³³ Cfr. il punto 20 della presente decisione.

(72) È inoltre opportuno sottolineare che, negli ultimi anni, il trasporto ferroviario in Italia ha mantenuto una quota stabile all'interno del sistema di trasporto interno delle merci, nonostante l'andamento negativo in termini di costi³⁴. È pertanto fondato ritenere che, con un regime di sostegno ben concepito, la tendenza positiva si confermerà.

(73) Alla luce dei criteri di cui sopra, la Commissione ritiene che siano soddisfatte le condizioni relative alla necessità e alla proporzionalità dell'aiuto.

3.3.5. L'accesso al regime di aiuti è concesso sulla base di condizioni non discriminatorie

(74) La definizione dei potenziali destinatari del contributo è stata formulata in maniera tale da includere i soggetti che rientrano nella catena logistica³⁵, a condizione che organizzino o utilizzino la parte ferroviaria di una catena di trasporto integrata.

(75) Il regime non fissa nessuna condizione restrittiva basata sulla nazionalità dell'impresa o su altre caratteristiche; l'aiuto è pertanto concesso secondo condizioni non discriminatorie.

(76) Il regime è trasparente: le condizioni per beneficiare del regime sono chiaramente definite negli atti giuridici pertinenti.

(77) Infine, il regime di aiuto è limitato nel tempo, applicandosi per un periodo massimo di 5 anni. Tale durata è in linea con il limite temporale previsto al punto 97 delle linee guida.

3.3.6. Nessuna incidenza sulla concorrenza e sugli scambi in misura contraria all'interesse comune

(78) Il punto 96 delle linee guida sancisce che “[l]a distorsione di concorrenza che [l'aiuto] intrinsecamente genera non deve recare pregiudizio agli interessi generali dell'[Unione]. Per fare un esempio, un aiuto finalizzato a orientare i flussi di traffico dal trasporto marittimo a corto raggio verso la ferrovia non soddisfa tali criteri”.

(79) Il regime Ferrobonus è concepito chiaramente per ridurre gli squilibri tra i modi di trasporto ferroviario e stradale.

(80) Quanto al rischio di effetti negativi sui modi di trasporto alternativi, la Commissione ritiene che sarebbe molto limitato nel settore della navigazione interna, per motivi principalmente connessi alla percentuale molto bassa di questo modo di trasporto nel sistema di trasporto merci italiano.

(81) Per valutare il potenziale impatto negativo che il regime Ferrobonus potrebbe avere sul trasporto marittimo di corto raggio, la Commissione tiene conto delle seguenti considerazioni.

(82) In primo luogo, riferendosi ai dati trasmessi dalle autorità italiane, riassunti ai punti 43-45 della presente decisione e ad altre informazioni a sua disposizione, la Commissione rileva una certa distanza geografica tra le principali infrastrutture portuali, situate soprattutto nelle regioni meridionali dell'Italia, comprese le isole, e i principali flussi di traffico ferroviario, presenti principalmente nel Norditalia.

³⁴ Cfr. punto 10 della presente decisione.

³⁵ Ad eccezione delle imprese ferroviarie.

- (83) In secondo luogo, i dati sulla distribuzione dei volumi di traffico fra i diversi modi di trasporto in Italia³⁶ mostrano una netta preponderanza del trasporto marittimo su quello ferroviario. Inoltre, la quota del trasporto marittimo ha registrato un andamento positivo durante il periodo 2005-2012³⁷. La Commissione osserva che il primo regime Ferrobonus applicato nel periodo 2010-2011 non solo non ha invertito tale tendenza ma non ha avuto il benché minimo effetto su di essa.
- (84) In terzo luogo, la Commissione osserva che il regime Ferrobonus copre il trasporto delle merci con riferimento a un treno completo, che è un metodo di spedizione delle merci specifico del trasporto ferroviario. La Commissione osserva che il trasporto marittimo di corto raggio sembra funzionare su una base diversa: il regime notificato Marebonus, ad esempio, prevede la concessione di un sostegno sulla base di unità di trasporto. La Commissione conclude che gli incentivi concessi nel quadro del regime Ferrobonus non sono tali da attirare gli operatori che attualmente trasportano merci attraverso la navigazione di corto raggio.
- (85) In considerazione di quanto precede, la Commissione ritiene che il regime Ferrobonus sia finalizzato a ridurre gli squilibri tra il trasporto ferroviario e il trasporto stradale e non è tale da spostare i flussi di traffico dal trasporto marittimo a corto raggio verso la ferrovia.
- (86) Di conseguenza, la Commissione conclude che il presente regime di aiuti non dà luogo a una distorsione della concorrenza in misura contraria all'interesse comune, secondo quanto stabilito al punto 96 delle linee guida sugli aiuti alle imprese ferroviarie.

4. CONCLUSIONI

- (87) La Commissione ha di conseguenza deciso di non sollevare obiezioni nei confronti dell'aiuto in quanto esso è compatibile con i trattati poiché soddisfa le necessità del coordinamento dei trasporti sancite all'articolo 93 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- (88) Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega di informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione. Qualora 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 sul sito Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

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

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Aiuti di Stato
B-1049 Bruxelles
Fax: +32 2 296 12 42

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

³⁶ Cfr. la tabella 3.

³⁷ Cfr. la tabella 3.

Voglia gradire, signor Ministro, i sensi della mia più alta considerazione.

PER COPIA CONFORME
Per il Segretario generale

Jordi AYET PUIGARNAU
Direttore della cancelleria
COMMISSIONE EUROPEA

Per la Commissione

Margrethe Vestager
Membro della Commissione