



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.12.2016

C (2016) 8459 final

VERSIONE PUBBLICA

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

Oggetto: Aiuto di Stato SA.44628 (2016/N) – Italia

“Marebonus” - regime per incentivare le autostrade del mare

Signor Ministro,

1. PROCEDIMENTO

- (1) A norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (“TFUE”), mediante notifica elettronica del 22 settembre 2016 le autorità italiane hanno notificato un regime di aiuti a sostegno del trasporto intermodale di merci strada-mare (il “regime Marebonus”).
- (2) Il 22 e il 23 novembre 2016 le autorità italiane hanno trasmesso informazioni supplementari per completare la loro notifica.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

- (3) Il regime Marebonus persegue l'obiettivo di incoraggiare il trasferimento modale del trasporto merci dalla strada verso le vie costiere e marittime a corto raggio,

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

sostenendo la catena intermodale, e di generare benefici ambientali e sociali in senso lato grazie alla riduzione del passaggio di autocarri sulla rete stradale.

- (4) L'obiettivo sarà perseguito mediante un sostegno finanziario pubblico per l'avvio di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi per il trasporto combinato di merci su rotte marittime esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.
- (5) A tal fine, il regime Marebonus eroga sovvenzioni alle spese di esercizio per nuovi servizi marittimi e per il miglioramento di servizi costieri e marittimi a corto raggio esistenti allo scopo di controbilanciare in parte i costi aggiuntivi derivanti dal passaggio a modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente.

2.2. Base giuridica

- (6) Il regime si inserisce nelle strategie messe a punto dall'Italia a sostegno dell'intermodalità fissate nel Piano nazionale strategico della portualità e della logistica del Ministero delle infrastrutture e trasporti (2015).
- (7) La base giuridica del regime è costituita dai seguenti atti:
 - l'articolo 1, commi 647, 648 e 649, della legge n. 208/2015;
 - l'articolo 17, comma 3, della legge n. 400/1988;
 - il progetto di decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze sulle modalità di ripartizione e di erogazione dei sussidi, in appresso il *progetto di decreto Marebonus* (che sarà formalmente adottato a seguito dell'approvazione del regime da parte della Commissione);
 - il progetto di decreto dirigenziale del Direttore generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle modalità operative per l'erogazione delle risorse e l'attuazione dei progetti, in appresso il *progetto di decreto dirigenziale Marebonus* (che sarà formalmente adottato a seguito dell'approvazione del regime da parte della Commissione).
- (8) Lo studio di Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A. del 5 novembre 2015, aggiornato in marzo e settembre 2016 (lo "studio di PWC"), commissionato dall'Italia, presenta il calcolo delle esternalità e i differenziali dei costi in Italia tra il trasporto di merci su strada e le modalità di trasporto alternative, tra cui il trasporto marittimo. Lo studio di PWC fa riferimento tra l'altro alla relazione della Commissione europea, dell'8 gennaio 2014, sull'aggiornamento del manuale sui costi esterni del trasporto¹. Lo studio è stato pubblicato sul sito web del

¹ <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti² e sul sito web della *Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.*, l'ente che gestisce il regime Marebonus³.

2.3. Bilancio

- (9) Al regime è stato assegnato un bilancio complessivo di 138,4 milioni di EUR, distribuiti come segue: 45,4 milioni di EUR per il 2016, 44,1 milioni di EUR per il 2017 e 48,9 milioni di EUR per il 2018.

2.4. Beneficiari

- (10) I beneficiari del regime sono le imprese armatrici⁴. Ai sensi del progetto di decreto Marebonus per impresa armatrice si intende *“qualsiasi impresa che assume l'esercizio di unità nautiche iscritte nei registri delle navi e dei galleggianti tenuti dagli Ispettorati di porto o enti equivalenti”*.
- (11) Le imprese in difficoltà non sono ammissibili all'aiuto.
- (12) Il numero previsto di beneficiari potrebbe arrivare a 50.

2.5. Progetti ammissibili

- (13) Nel quadro del regime Marebonus, sono ammissibili all'aiuto i progetti triennali presentati dalle imprese armatrici per la realizzazione di nuovi servizi marittimi Ro-Ro and Ro-Pax⁵ per il trasporto multimodale di merci o il miglioramento dei medesimi servizi su rotte esistenti.
- (14) Per nuovi servizi di linea si intendono quelli avviati a partire dalla data di pubblicazione del progetto di decreto Marebonus. Tali servizi non devono alterare gli equilibri concorrenziali con le modalità di trasporto ambientalmente sostenibili (marittima, fluviale e ferroviaria).
- (15) Nell'ambito del regime Marebonus l'aiuto sarà concesso ai progetti che soddisfano almeno due dei seguenti requisiti:
- (a) miglioramento dell'impatto ambientale della linea (attraverso l'uso di carburanti meno inquinanti, dispositivi di abbattimento delle emissioni per una performance ambientale migliore di quella prescritta dalla legislazione in vigore, trattamenti della carena con prodotti speciali, ecc.) o mediante la riduzione delle emissioni per unità di carico;

² www.mit.gov.it

³ www.ramspa.it

⁴ In questo contesto i termini “armatori/imprese armatrici” o “società/imprese marittime” sono equivalenti.

⁵ Ro-Ro e Ro-Pax si riferiscono alle navi roll-on/roll-off utilizzate per il trasporto di merci su ruote. Le navi Ro-Pax sono utilizzate anche per i servizi di trasporto passeggeri.

- (b) riduzione sostenibile dei tempi della catena intermodale complessiva (la riduzione dei tempi può essere effettuata attraverso la riduzione sia dei tempi di navigazione sia dei tempi di imbarco e sbarco);
 - (c) miglioramento dei servizi a terra per l'imbarco e lo sbarco dei mezzi;
 - (d) maggiore frequenza del servizio di linea;
 - (e) miglioramento dei servizi a bordo durante la navigazione, compresi i servizi di accoglienza per il personale di guida;
 - (f) implementazione delle tecnologie ITS;
 - (g) potenziamento dei livelli di sicurezza (safety e security);
 - (h) incremento della capacità di stiva offerta.
- (16) L'ammissibilità dei progetti è inoltre soggetta a requisiti qualitativi e quantitativi correlati ai benefici ambientali del progetto, anche nel caso sia proposto il miglioramento di un progetto esistente. Non sono ammissibili all'aiuto i progetti che riguardano adattamenti alle norme già previste dalla vigente normativa nazionale, europea o internazionale, nello specifico in materia di emissioni inquinanti.
- (17) Il servizio deve essere fornito a mezzo di navi iscritte nei registri e battenti bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

2.6. Rotte marittime ammissibili

- (18) In caso di progetti per la realizzazione di servizi di trasporto combinato lungo nuove rotte, il numero di chilometri via strada evitati, da indicare per calcolare la sovvenzione, deve essere quantificato tenendo conto del percorso stradale evitato sul territorio nazionale tra il porto di origine e il porto di destinazione.
- (19) Il progetto di decreto dirigenziale Marebonus indica come rotte ammissibili agli aiuti per il miglioramento dei servizi su rotte esistenti i seguenti itinerari marittimi:

N.	Origine	Destinazione	Percorso su strada evitato sulla rete nazionale ⁶ (in km)
1	Ancona	Igoumenitsa ⁷	353

⁶ I risultati sono valori approssimativi sulla base di un modello economico che riflette alternative realistiche di trasferimento del carico merci, limitando nel contempo l'importo degli aiuti.

⁷ Un coefficiente di correzione è stato introdotto per le varie rotte.

2	Ancona	Patrasso	361
3	Ancona	Split	287
4	Bari	Patrasso	519
5	Bari	Igoumenitsa	444
6	Brindisi	Catania	552
7	Brindisi	Igoumenitsa	469
8	Brindisi	Patrasso	524
9	Catania	Livorno	1152
10	Civitavecchia	Barcellona	577
11	Civitavecchia	Palermo	994
12	Civitavecchia	Termini Imerese	957
13	Genova	Barcellona	160
14	Genova	Catania	1280
15	Genova	Livorno	187
16	Genova	Palermo	1408
17	Genova	Patrasso	513
18	Livorno	Barcellona	339
19	Livorno	Palermo	1260
20	Livorno	Savona	234
21	Livorno	Valencia	339
22	Napoli	Catania	589
23	Napoli	Palermo	717
24	Ravenna	Bari	638
25	Ravenna	Brindisi	750
26	Ravenna	Catania	1160
27	Ravenna	Igoumenitsa	202
28	Ravenna	Patrasso	214

29	Salerno	Catania	537
30	Salerno	Messina	442
31	Salerno	Palermo	664
32	Salerno	Valencia	903
33	Savona	Barcellona	116
34	Savona	Catania	1340
35	Savona	Genova	54
36	Savona	Patrasso	555
37	Savona	Valencia	116
38	Trieste	Ancona	463
39	Trieste	Igoumenitsa	41
40	Trieste	Patrasso	42
41	Venezia	Bari	760
42	Venezia	Igoumenitsa	113
43	Venezia	Patrasso	119
44	Venezia	Ravenna	144

Tabella 1

2.7. Costi ammissibili

- (20) Nell'ambito del regime Marebonus i costi ammissibili sono definiti come i costi aggiuntivi necessari all'avvio di servizi marittimi nuovi e di servizi marittimi migliorati, contribuendo a compensare la differenza di esternalità negative tra il trasporto su strada e quello marittimo.

2.8. Intensità di aiuto

- (21) L'aiuto sarà limitato al 30% del costo operativo del servizio.
- (22) L'importo dell'aiuto per il miglioramento dei servizi su rotte esistenti non sarà superiore al 100% dei costi aggiuntivi connessi al potenziamento del servizio.

2.9. Importo dell'aiuto e cumulo

- (23) A norma dell'articolo 7 del progetto di decreto Marebonus, il finanziamento sarà erogato sotto forma di 10 centesimi di euro per ciascuna unità veicolo imbarcata moltiplicato per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale.

- (24) Qualora l'importo complessivo delle domande di incentivo superi il bilancio stanziato, l'aiuto per unità veicolo sarà ridotto in proporzione. Di conseguenza, tutti i progetti ammissibili riceveranno una sovvenzione proporzionalmente aggiustata.
- (25) I beneficiari sono tenuti a ribaltare almeno il 70% degli aiuti ricevuti annualmente in favore delle imprese clienti che abbiano effettuato almeno 150 imbarchi di unità di trasporto ammesse al contributo all'anno.
- (26) Il cumulo del contributo con altri incentivi ricevuti da enti statali, regionali o dell'Unione, compresi contributi analoghi erogati sulla base dei medesimi costi ammissibili, è possibile se l'importo cumulato non supera il 30% del costo di esercizio sostenuto per ciascun servizio di trasporto marittimo per la frazione di percorso navale afferibile al tratto stradale nazionale evitato e il 50% del differenziale del costo delle esternalità tra strada e mare. Inoltre, l'aiuto non può essere cumulato con compensazioni derivanti dagli obblighi di servizio pubblico.
- (27) I beneficiari sono tenuti a restituire gli aiuti ricevuti in caso di mancato rispetto delle disposizioni del decreto in questione o in caso di una dichiarazione, emessa dalla Commissione, di incompatibilità di un aiuto con le regole del mercato interno.
- (28) Finora non sono stati versati aiuti.

2.10. Durata

- (29) Ciascuna impresa armatrice potrà presentare un solo progetto triennale per ciascuna rotta fra quelle ammissibili e quest'ultimo non potrà essere rinnovato, prorogato o ripetuto. Gli aiuti per i progetti selezionati saranno disponibili per un massimo di tre anni.

2.11. Procedura di selezione

- (30) La selezione dei progetti ammissibili al regime Marebonus sarà effettuata tramite una procedura di gara aperta, pubblica e non discriminatoria che indicherà tutte le condizioni di ammissibilità.
- (31) I progetti presentati saranno sottoposti a una istruttoria di ammissibilità, al fine di verificarne la conformità con tutte le condizioni del regime Marebonus e con gli orientamenti sui trasporti marittimi per quanto riguarda le imprese armatrici, i servizi su una nuova rotta o il miglioramento dei servizi su una rotta esistente, come indicato nel progetto.
- (32) In caso di più progetti presentati dallo stesso beneficiario per il medesimo servizio di linea, sarà considerato ammissibile il primo progetto presentato (in ordine cronologico) che soddisfi tutte le condizioni.
- (33) Ogni impresa armatrice, a pena di inammissibilità, dovrà sottoscrivere e rispettare tutti gli impegni prescritti ed elencati nel progetto di decreto dirigenziale, tra cui:
- una lettera di manifestazione di interesse di almeno tre fra le principali imprese di autotrasporto di merci, anche in forma di consorzio, clienti della linea indicata nel progetto;

- una analisi ex ante dell'impatto ambientale dei progetti;
 - una dichiarazione firmata dal legale rappresentante dell'impresa che presenta domanda di aiuto, con l'indicazione, per rotta, della capacità totale della stiva destinata al trasporto delle merci, espressa in metri lineari, e una dichiarazione di impegno al mantenimento su base annua e per tutto il periodo di fruizione dell'incentivo di almeno il 70% di tale capacità di stiva;
 - per il miglioramento di un servizio esistente, l'impegno a produrre copia dei contratti e/o delle polizze di carico con una o più imprese, anche in forma di consorzi, che siano clienti della linea indicata nel progetto e che abbiano effettuato almeno 150 imbarchi annui di unità di trasporto ammissibili sulla suddetta linea;
 - l'impegno a ribaltare alle imprese almeno il 70% degli aiuti ricevuti sotto forma di sconto o rimborso.
- (34) La valutazione in merito all'ammissibilità dei progetti è effettuata da una commissione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base della valutazione da parte dell'ente gestore, la *Rete Autostrade Mediterranee*.
- (35) L'implementazione dei risultati della procedura di selezione è soggetta alla clausola di sospensione in attesa dell'approvazione dell'aiuto da parte della Commissione.

3. VALUTAZIONE DELLA MISURA

3.1. Presenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato CE

- (36) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, *“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”*.
- (37) I criteri previsti dall'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE sono cumulativi; pertanto, per stabilire se le misure notificate costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, si deve accertare la presenza di tutte le condizioni suindicate. In particolare, il sostegno finanziario deve:
- (a) essere concesso dallo Stato o mediante risorse statali;
 - (b) favorire talune imprese o talune produzioni;
 - (c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi fra Stati membri.
- (38) Risorse statali: poiché la misura notificata prevede che le autorità italiane erogino finanziamenti ai beneficiari definiti al precedente punto 10, essa comporta l'uso di risorse statali.

- (39) Vantaggio economico selettivo: la misura riduce i costi che i beneficiari avrebbero normalmente dovuto sostenere. Il finanziamento pubblico è diretto a talune imprese ammissibili del settore dei trasporti marittimi ed esclude concorrenti di altri settori dei trasporti. La misura conferisce pertanto un vantaggio economico selettivo.
- (40) Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi: il sostegno delle autorità italiane al trasporto sulle vie costiere e marittime a corto raggio può falsare o minacciare di falsare la concorrenza fra le imprese che forniscono i servizi di trasporto merci sulle vie costiere e marittime a corto raggio e i concorrenti che offrono servizi di trasporto merci con altre modalità.
- (41) Inoltre, il trasporto marittimo a corto raggio è un mercato liberalizzato a livello dell'UE. Allorché l'aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'UE, questi sono da considerarsi influenzati da tale aiuto⁸. È sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza⁹.
- (42) Ciò premesso, la Commissione giunge alla conclusione che il disegno di legge notificato contenga elementi di aiuto di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, e sia quindi vietato, in linea di principio, a meno che esso possa ritenersi compatibile con il mercato comune in virtù di una delle deroghe previste dal trattato o dal diritto derivato.

3.2. Legittimità dell'aiuto

- (43) Notificando l'aiuto prima di dargli esecuzione, come già precisato ai punti 28 e 33 della presente decisione, l'Italia ha adempiuto agli obblighi di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

3.3. Compatibilità dell'aiuto

- (44) Gli aiuti a titolo del regime notificato sono disponibili per i servizi di trasporto costiero o marittimo a corto raggio al fine di incoraggiare il trasferimento modale delle merci dalla strada alle vie navigabili.
- (45) Gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi¹⁰ (in appresso gli "orientamenti sui trasporti marittimi") stabiliscono un quadro per valutare la compatibilità delle misure di aiuto di Stato a favore dei trasporti marittimi, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

⁸ Cfr. in particolare la causa 730/79 Philip Morris Holland BV contro Commissione delle Comunità europee, Raccolta 1980, pag. 2671, punto 11; la causa C-53/00, Ferring (Raccolta 2001, pag. I-9067, punto 21) e la causa C-372/97, Italia/Commissione, (Raccolta 2004, pag. I-3679, punto 44).

⁹ Causa T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Commissione (Raccolta 1998, pag. II-717).

¹⁰ GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.

- (46) Gli orientamenti sui trasporti marittimi definiscono l'ambito di applicazione dei regimi di aiuti di Stato che potrebbero essere adottati dagli Stati membri al fine di sostenere gli interessi dell'UE in questo settore.
- (47) Gli orientamenti sui trasporti marittimi autorizzano la concessione di aiuti al funzionamento a favore degli armatori, secondo la definizione dell'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 4055/86¹¹, nei confronti delle navi battenti bandiera di uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo per l'apertura di linee di trasporto marittimo a corto raggio, a condizione che le condizioni di cui alla sezione 10 degli orientamenti risultino soddisfatte.
- (48) La Commissione è quindi del parere che il regime di aiuti in oggetto debba essere valutato sulla base delle condizioni indicate negli orientamenti sui trasporti marittimi applicabili agli aiuti al trasporto marittimo a corto raggio. La sezione 10 degli orientamenti sui trasporti marittimi prevede sette condizioni che devono essere soddisfatte affinché gli aiuti al trasporto marittimo a corto raggio possano essere considerati compatibili con il mercato interno.

3.3.1. Condizione preliminare (applicabilità)

- (49) Gli orientamenti sui trasporti marittimi si applicano alle attività di "trasporto marittimo" definite dal regolamento (CEE) n. 4055/86 e dal regolamento (CEE) n. 3577/92¹² come il trasporto via mare di passeggeri o merci effettuato dietro retribuzione (capo 2, paragrafo 2, degli orientamenti in materia di trasporti marittimi).
- (50) In generale, ai sensi degli orientamenti sui trasporti marittimi, gli aiuti di Stato possono inoltre essere concessi solo per navi immatricolate nei registri degli Stati membri (sezione 2.2 degli orientamenti)¹³.
- (51) La Commissione constata che il regime Marebonus si applica ai servizi di trasporto su linee nuove e esistenti che collegano porti situati nell'Unione europea¹⁴. Questi servizi devono altresì essere forniti a mezzo di navi iscritte nei registri e battenti bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo¹⁵.
- (52) La Commissione conclude pertanto che le condizioni di applicabilità degli orientamenti sui trasporti marittimi sono state rispettate per quanto riguarda il tipo

¹¹ Regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1).

¹² Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7).

¹³ Obiettivi generali dei nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato.

¹⁴ Cfr. i punti 4 e 19 della presente decisione.

¹⁵ Cfr. i punti 4 e 17 della presente decisione.

di attività considerate e le caratteristiche dei beneficiari (capo 2, rispettivamente il paragrafo 2 e la sezione 2.1).

3.3.2. *Prima condizione*

- (53) Ai sensi della sezione 10, quarto comma, primo trattino, degli orientamenti sui trasporti marittimi, l'aiuto deve avere una durata non superiore a tre anni e concernere il finanziamento di un servizio marittimo che collega porti situati nel territorio degli Stati membri.
- (54) Il quadro giuridico applicabile al regime Marebonus comprende un requisito secondo cui ciascuna impresa armatrice può presentare un solo progetto triennale per ciascuna rotta. Tale progetto non può essere rinnovato, prorogato o ripetuto. Ai sensi del regime Marebonus gli aiuti sono riservati alle rotte marittime in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli altri Stati membri dell'Unione europea.
- (55) La Commissione ritiene pertanto che la prima condizione sia rispettata.

3.3.3. *Seconda condizione*

- (56) Ai sensi della sezione 10, quarto comma, secondo trattino, il servizio deve permettere che il trasporto (essenzialmente di merci) effettuato su strada sia in tutto o in parte effettuato via mare, senza deviazioni del trasporto marittimo contrarie all'interesse comune.
- (57) La Commissione osserva in primo luogo che il regime Marebonus è stato elaborato esclusivamente per limitare il traffico di merci su strada e copre i servizi marittimi Ro-ro e Ro-pax per il trasporto multimodale di merci.
- (58) In secondo luogo, la Commissione osserva che l'aiuto sarà inoltre accordato sulla base dei risparmi in termini di costi esterni che il trasporto marittimo consente di conseguire rispetto al trasporto stradale. Infatti, al beneficiario viene concesso un finanziamento massimo pari a 10 centesimi di euro per ciascuna unità di veicoli imbarcati moltiplicato per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale.
- (59) Le autorità italiane hanno indicato i valori che riflettono i costi e i benefici ambientali generati dal trasferimento modale del trasporto di merci dalla strada al mare sulla base degli ultimi dati disponibili relativi ai costi esterni del trasporto su strada, ferrovia e vie navigabili interne. La Commissione rileva che questi valori sono applicabili anche ai sistemi intermodali di trasporto ferroviario in Italia¹⁶.
- (60) La Commissione ritiene che il regime Marebonus serva esclusivamente a realizzare l'obiettivo dell'Unione di favorire il trasferimento modale delle merci dalla strada alle vie marittime. Il potenziale impatto dell'aiuto in quanto misura

¹⁶ Ferrobonus — incentivo per il trasporto ferroviario (un regime destinato agli utenti finali e agli operatori del trasporto multimodale), approvato con decisione della Commissione, del 24 novembre 2016, SA.44627 (2016/N) — Italia, non ancora pubblicata. Regime a sostegno del trasporto ferroviario delle merci (destinato alle imprese ferroviarie).

atta a falsare la concorrenza è compensato dai più ampi benefici che il regime apporterà al trasferimento dei flussi del traffico merci dalla strada alle vie navigabili, promuovendo un trasferimento modale verso un sistema di trasporti più sostenibile.

3.3.4. *Terza condizione*

- (61) Ai sensi della sezione 10, quarto comma, terzo trattino, l'aiuto deve concernere l'attuazione di un progetto dettagliato che abbia un impatto ambientale prestabilito, riguardi una nuova rotta o il miglioramento dei servizi su una rotta esistente, associando, se necessario, vari armatori. Una stessa linea non può essere oggetto di più di un progetto finanziato e quest'ultimo non può essere rinnovato, prorogato o ripetuto.
- (62) In primo luogo, la Commissione rileva che la domanda di aiuto deve comprendere l'analisi ex ante dell'impatto ambientale dei progetti.
- (63) In secondo luogo, la Commissione osserva che il sostegno pubblico sarà limitato all'avvio di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi per il trasporto combinato delle merci sulle rotte marittime esistenti.
- (64) In terzo luogo, la Commissione prende atto delle disposizioni del progetto di decreto Marebonus secondo cui ciascuna impresa armatrice può presentare un solo progetto triennale per ciascuna rotta. Inoltre, per ciascuna linea non può essere finanziato più di un progetto e quest'ultimo non può essere rinnovato, prorogato o ripetuto.
- (65) La Commissione ritiene pertanto che il regime sia destinato a progetti che apportano benefici ambientali chiari e prestabiliti.
- (66) Alla luce di quanto precede, la Commissione giunge alla conclusione generale che il regime soddisfa la terza condizione fissata dagli orientamenti sui trasporti marittimi.

3.3.5. *Quarta condizione*

- (67) Ai sensi della sezione 10, quarto comma, quarto trattino, degli orientamenti sui trasporti marittimi, l'aiuto deve concernere la copertura dei costi d'esercizio del servizio in questione fino a un massimo del 30%.
- (68) Come indicato al punto 20, la sovvenzione accordata ai progetti selezionati è limitata alla compensazione dei costi aggiuntivi del trasporto marittimo o del valore dei benefici del passaggio modale e comunque non può superare il 30% dei costi d'esercizio del servizio in questione. Ciò è in linea con la soglia prevista dagli orientamenti sui trasporti marittimi.
- (69) Per quanto riguarda gli aiuti per il miglioramento dei servizi sulle rotte esistenti, la Commissione constata che l'aiuto non sarà in nessun caso superiore ai costi aggiuntivi necessari per il miglioramento del servizio.
- (70) Inoltre, quando gli aiuti concessi nell'ambito del regime Marebonus sono combinati con altri regimi di aiuto nazionali o dell'Unione, un massimale del 30%

dei costi operativi sarà applicato al totale cumulato degli aiuti nazionali e dell'Unione.

- (71) Di conseguenza, il regime è conforme a questa condizione degli orientamenti sui trasporti marittimi.

3.3.6. Quinta condizione

- (72) Ai sensi della sezione 10, quarto comma, quinto trattino, degli orientamenti sui trasporti marittimi, l'aiuto deve essere concesso sulla base di criteri trasparenti applicati in modo non discriminatorio rispetto agli armatori stabiliti nell'Unione. Di norma l'aiuto deve concernere un progetto selezionato dalle autorità dello Stato membro tramite un bando di gara in conformità con la normativa dell'Unione applicabile.

- (73) La Commissione osserva che i criteri applicati per la concessione dell'aiuto nell'ambito della procedura di selezione dei progetti, fissati nel quadro giuridico di Marebonus, sono definiti in modo trasparente e non discriminatorio al fine di garantire la parità di trattamento tra gli armatori stabiliti nell'Unione europea. Prima della concessione dell'aiuto, la fattibilità dei progetti sarà valutata sulla base di criteri pubblicati nel decreto dirigenziale Marebonus. A seguito della valutazione delle domande, le sovvenzioni saranno attribuite sulla base di criteri obiettivi, trasparenti e stabiliti precedentemente. A questo proposito la Commissione osserva che sono stati definiti sia l'elenco delle rotte ammissibili sia i criteri per l'apertura di nuove rotte. Inoltre, i requisiti di ammissibilità per il miglioramento dei servizi sulle rotte esistenti sono stati sufficientemente dettagliati e associati a criteri quantitativi e qualitativi per consentire la selezione dei progetti che presentano le migliori prospettive di performance ambientale. Inoltre, la Commissione osserva che, in caso di tagli di bilancio, come precisato al punto 24, l'importo dell'aiuto concesso ai beneficiari ammissibili è ridotto in proporzione.

- (74) La Commissione conclude pertanto che la procedura di selezione dei progetti rispetta i requisiti di trasparenza e non discriminazione di cui negli orientamenti sui trasporti marittimi. Il regime Marebonus è pertanto conforme a questa condizione.

3.3.7. Sesta condizione

- (75) Ai sensi della sezione 10, quarto comma, sesto trattino, degli orientamenti sui trasporti marittimi, il servizio oggetto del progetto, sia che si tratti di un servizio nuovo che di un servizio migliorato, deve essere commercialmente redditizio dopo il periodo ammissibile all'aiuto pubblico.

- (76) Il progetto di decreto dirigenziale Marebonus prevede una condizione specifica che si applica a tutti i servizi sovvenzionati, secondo cui i servizi - nuovi o migliorati - cui è concesso un aiuto devono essere proseguiti per almeno 36 mesi dopo il periodo di finanziamento e mantenere i miglioramenti qualitativi e/o quantitativi senza ricevere incentivi. È inoltre specificato che tale condizione sarà oggetto di verifiche durante il monitoraggio del progetto, sotto pena di recupero delle sovvenzioni.

- (77) La Commissione conclude che il summenzionato obbligo contemplato nel regime Marebonus indica che i progetti dovrebbero essere economicamente redditizi dopo il periodo di finanziamento pubblico.
- (78) Di conseguenza, il regime è conforme a questa condizione degli orientamenti sui trasporti marittimi.

3.3.8. *Settima condizione*

- (79) Ai sensi della sezione 10, quarto comma, settimo trattino, degli orientamenti sui trasporti marittimi, l'aiuto non deve essere cumulabile con compensazioni di servizio pubblico (obblighi o contratto).
- (80) Le autorità italiane hanno confermato che l'aiuto nell'ambito del regime prorogato non sarà cumulato con compensazioni di servizio pubblico. Il regime Marebonus è pertanto conforme a questa condizione.

3.3.9. *Conclusione*

- (81) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che i criteri di compatibilità di cui sopra siano soddisfatti nel caso di specie.
- (82) La Commissione conclude pertanto che il regime di aiuti in esame è necessario al perseguimento di un obiettivo comune e che i vantaggi che conferisce non sono sproporzionati, in quanto il finanziamento non ha un effetto negativo sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri. La Commissione conclude pertanto che l'aiuto è compatibile con l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

4. **DECISIONE**

- (83) La Commissione ha pertanto deciso:
- di non sollevare obiezioni nei confronti del regime di aiuti in quanto esso è compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del TFUE.
- (84) La Commissione ricorda all'Italia che, conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, tutti i piani di rifinanziamento o di modifica della misura di aiuti devono essere notificati alla Commissione.
- (85) 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

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

Per la Commissione

Margrethe Vestager
Membro della Commissione

PER COPIA CONFORME
Per il Segretario generale

Jordi AYET PUIGARNAU
Direttore della cancelleria
COMMISSIONE EUROPEA