

## Comunicazione della Commissione che stabilisce orientamenti relativi ad aiuti di Stato integrativi del finanziamento comunitario per l'apertura delle autostrade del mare

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 317/08)

### INTRODUZIONE

1. Nel 2001 il Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» <sup>(1)</sup> ha introdotto il concetto «di autostrade del mare», ossia servizi di trasporto di elevata qualità basati sul trasporto marittimo a corto raggio. Un'autostrada del mare è costituita da infrastrutture, impianti e servizi che interessano almeno due Stati membri. Tali autostrade sono intese a spostare quote significative di trasporto merci dalla strada al mare. Il successo di questa iniziativa contribuirà al conseguimento di due obiettivi fondamentali della politica europea in materia di trasporti, cioè ridurre la congestione sulle strade e diminuire l'impatto ambientale del trasporto merci. Il documento relativo al riesame intermedio del Libro bianco <sup>(2)</sup> sottolinea la crescita del problema della congestione stradale, con un costo per la Comunità pari all'1 % del PIL circa, e la minaccia che le emissioni di gas serra prodotte dal settore dei trasporti costituiscono per il conseguimento degli obiettivi di Kyoto e ribadisce l'importanza delle autostrade del mare.

### AIUTI DI STATO INTEGRATIVI PER I PROGETTI MARCO POLO II «AUTOSTRAD E DEL MARE»

2. A norma del capitolo 10 degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi <sup>(3)</sup> è possibile concedere, a talune condizioni, aiuti per l'avviamento di nuovi o migliori servizi di trasporto marittimo a corto raggio per un periodo non superiore a tre anni, che abbiano un'intensità massima del 30 % per i costi di esercizio e del 10 % per i costi degli investimenti.
3. Il secondo programma «Marco Polo» (in prosieguo «Marco Polo II») istituito dal regolamento (CE) n. 1692/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006, che istituisce il secondo programma Marco Polo relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci (Marco Polo II) e abroga il regolamento (CE) n. 1382/2003 <sup>(4)</sup> è uno dei due strumenti comunitari che prevedono direttamente ed esplicitamente il finanziamento delle autostrade del mare, una delle cinque azioni che sono finanziate al fine di ridurre o di spostare il traffico stradale. I finanziamenti del programma Marco Polo II sono destinati principalmente alla componente servizi delle autostrade del mare e sono concessi nell'ambito di inviti a presentare proposte pubblicati ogni anno e destinati agli operatori del settore. Gli aiuti sono stanziati entro il limite dei fondi disponibili nel quadro del programma Marco Polo. È possibile prevedere il finanziamento delle autostrade del mare anche nell'ambito della politica regionale.
4. A norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1692/2006, con il programma Marco Polo II sono ammesse a beneficiare dei finanziamenti comunitari, a talune condizioni, «azioni per le autostrade del mare» che abbiano un'intensità massima del 35 % dei costi complessivamente necessari per creare e gestire i servizi di trasporto e una durata non superiore a 60 mesi, come stabilito nell'allegato I, colonna B, punti 1 a) e 2 a).
5. L'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1692/2006 recita: «Il contributo finanziario comunitario alle azioni contemplate dal programma non impedisce la concessione alle stesse di aiuti di Stato a livello nazionale, regionale o locale, purché tali aiuti siano compatibili con il regime degli aiuti di Stato prescritto dal trattato e nei limiti cumulativi fissati per i singoli tipi di azione di cui all'allegato I.»
6. Pertanto, a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1692/2006, le autorità degli Stati membri possono completare il finanziamento comunitario stanziando risorse finanziarie nazionali a favore dei progetti selezionati in base ai criteri e alle procedure previsti in detto regolamento, entro i massimali da questo precisati. L'obiettivo dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1692/2006 è di fare in modo che le imprese interessate a un progetto possano contare su un importo di finanziamento pubblico determinato in anticipo, indipendentemente dalla sua origine. In effetti, può succedere che le risorse finanziarie

<sup>(1)</sup> COM(2001) 370.

<sup>(2)</sup> COM(2006) 314 definitivo: Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo — Mantenere l'Europa in movimento — Una mobilità sostenibile per il nostro continente — Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea.

<sup>(3)</sup> Comunicazione della Commissione C(2004) 43 (GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3).

<sup>(4)</sup> GU L 328 del 24.11.2006, pag. 1.

stanziati dalla Comunità nell'ambito del regolamento (CE) n. 1692/2006 non bastino per concedere a ciascuno dei progetti selezionati tutto l'aiuto possibile. Se nel corso di un dato anno viene presentato un numero elevato di progetti validi, è possibile che ad alcuni di questi siano assegnati finanziamenti comunitari di importo limitato. Anche se la selezione di un gran numero di progetti può costituire un indice del successo di Marco Polo II, tale successo sarebbe compromesso qualora le imprese interessate ritirassero il progetto proposto o fossero indotte a non presentarne altri in futuro a causa della mancanza di finanziamenti pubblici necessari per l'avviamento dei servizi in questione. Inoltre, per i potenziali partecipanti alla gara è essenziale che sia fissato in anticipo il finanziamento pubblico su cui possono contare.

7. In tale contesto, la Commissione ha osservato che le parti interessate e le autorità degli Stati membri nutrono dubbi sul fatto che queste ultime possano assegnare ai progetti del programma Marco Polo II aiuti di Stato integrativi superiori a quanto stabilito per il trasporto marittimo a corto raggio nel capitolo 10 degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi. In effetti, le condizioni di ammissibilità per i regimi cui si applicano gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi sono leggermente diverse da quelle di Marco Polo II. Gli orientamenti prevedono un'intensità massima del 30 % per i costi di esercizio (35 % dei costi complessivi per Marco Polo II) e una durata massima di tre anni (rispetto ai cinque anni di Marco Polo II). Tali differenze hanno probabilmente creato confusione tra i potenziali presentatori di progetti relativi ad azioni per le autostrade del mare.
8. Per tali motivi, la Commissione ritiene opportuno stabilire le stesse durata e intensità massime per gli aiuti di Stato e per i finanziamenti comunitari a favore dei progetti selezionati nell'ambito del regolamento in questione. Pertanto, in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, in assenza di finanziamenti comunitari, o per la quota non coperta da detti finanziamenti, la Commissione può autorizzare aiuti di Stato a favore dell'avviamento di progetti Marco Polo II per le «autostrade del mare» che abbiano un'intensità massima del 35 % per i costi di esercizio e una durata non superiore a cinque anni <sup>(1)</sup>. Questa disposizione si applica anche ai progetti selezionati nell'ambito di Marco Polo II ma per i quali il finanziamento è versato dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) <sup>(2)</sup> o dal Fondo di coesione <sup>(3)</sup>.
9. Gli aiuti all'avviamento concernenti i costi di esercizio non possono superare la durata e l'intensità suindicate, indipendentemente dalla fonte di finanziamento. Gli aiuti non sono cumulabili con compensazioni a titolo di servizio pubblico. La Commissione rammenta inoltre che gli stessi costi ammissibili non possono beneficiare dei finanziamenti di due strumenti finanziari comunitari.
10. Gli Stati membri sono tenuti a notificare alla Commissione gli aiuti di Stato che essi intendono concedere sulla base della presente comunicazione a favore dei progetti selezionati a norma del regolamento (CE) n. 1692/2006.

#### AIUTI DI STATO INTEGRATIVI PER I PROGETTI TEN-T «AUTOSTRADE DEL MARE»

11. L'articolo 12 *bis* della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti <sup>(4)</sup>, prevede l'apertura delle «autostrade del mare» al fine di concentrare «i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici». La rete transeuropea delle autostrade del mare deve essere costituita da impianti e infrastrutture che interessano almeno due porti situati in due Stati membri diversi.
12. Gli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti concernono il sostegno comunitario a favore dello sviluppo delle infrastrutture, anche per quanto riguarda le autostrade del mare. Tuttavia, all'articolo 12 *bis*, paragrafo 5, secondo trattino, della decisione n. 1692/96/CE è prevista

<sup>(1)</sup> Occorre sottolineare che la clausola di cui all'allegato I, punto 2), lettera b), del regolamento relativo a Marco Polo II (circa i limiti al finanziamento in base alle merci effettivamente trasferite dalla strada) si applica al finanziamento comunitario ma non all'aiuto di Stato integrativo previsto dalla presente comunicazione.

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 1080/2006, del 5 luglio 2006 (GU L 210 del 31.7.2006, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 1084/2006, dell'11 luglio 2006 (GU L 210 del 31.7.2006, pag. 79).

<sup>(4)</sup> GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

la possibilità di assegnare, fatti salvi gli articoli 87 e 88 del trattato, aiuti comunitari per l'avviamento di un progetto. L'aiuto può essere concesso nella misura in cui «è ritenuto necessario ... a sostegno della redditività finanziaria del progetto». In effetti, è possibile che il consorzio di porti e di operatori che ha avanzato la proposta subisca perdite nella fase iniziale dell'apertura delle autostrade del mare.

13. Nell'ambito degli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti gli aiuti all'avviamento sono limitati ai «costi di finanziamento debitamente giustificati» e costituiscono quindi aiuti a favore degli investimenti. Ciò può includere i costi di ammortamento delle navi che forniscono tali servizi <sup>(1)</sup>. Gli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti limitano gli aiuti all'avviamento a due anni e l'intensità massima al 30 %.
14. Nell'ambito dei progetti TEN-T, le risorse finanziarie possono essere concesse dagli Stati membri nella misura in cui non vi è un finanziamento comunitario disponibile. Tuttavia, per quanto concerne gli aiuti all'avviamento dei servizi di trasporto, l'articolo 12 *bis*, paragrafo 5, secondo trattino, della decisione n. 1692/96/CE fa riferimento alle disposizioni in materia di aiuti di Stato del trattato. Pertanto gli Stati membri possono concedere aiuti integrativi nella misura in cui non vi sia disponibilità di finanziamenti comunitari, ma in tal caso sono tenuti al rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato. Poiché, per quanto riguarda gli aiuti a favore del trasporto marittimo a corto raggio, il capitolo 10 degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi fornisce indicazioni sull'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato, queste si applicano anche agli aiuti di Stato integrativi. Gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi consentono tuttavia di concedere aiuti di un'intensità massima del 10 % per tre anni a favore degli investimenti. Di conseguenza, poiché gli aiuti di Stato non possono superare l'aliquota del 10 % per tre anni autorizzata dagli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, può succedere che per un'autostrada del mare selezionata come progetto TEN-T ma che non ha ricevuto l'importo massimo dell'aiuto comunitario a favore degli investimenti, e cioè il 30 % durante due anni, l'aiuto pubblico non raggiunga l'importo massimo prevedibile. Inoltre, la differenza nella durata massima dei due regimi (due anni nell'ambito della decisione n. 1692/96/CE e tre anni negli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi) può generare incertezza e confusione. A fini di chiarezza e per permettere la concessione di un importo di aiuto pubblico determinato in anticipo alle imprese che partecipano a un progetto TEN-T di autostrada del mare, l'intensità e la durata da non superare per l'aiuto di Stato complementare concesso dagli Stati membri debbono essere uguali all'intensità e alla durata massime del finanziamento comunitario.
15. Per i motivi suindicati, in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, in assenza di finanziamenti comunitari per gli aiuti all'avviamento, o per la quota non coperta da detti finanziamenti, la Commissione autorizza aiuti di Stato agli investimenti con un'intensità massima del 30 % e una durata massima di due anni a favore di progetti che rispettano il disposto dell'articolo 12 *bis* della decisione n. 1692/96/CE e selezionati in conformità alla procedura prevista dal regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia <sup>(2)</sup>. Tali disposizioni sono applicabili anche qualora gli Stati membri decidano di finanziare il progetto tramite il Fondo europeo di sviluppo regionale o il Fondo di coesione.
16. L'aiuto all'avviamento a favore degli investimenti non può superare la durata e l'intensità in precedenza indicate, indipendentemente dalla fonte di finanziamento. Gli aiuti non sono cumulabili con compensazioni a titolo di servizio pubblico. La Commissione rammenta che anche in questo caso gli stessi costi ammissibili non possono beneficiare dei finanziamenti di due strumenti finanziari comunitari.
17. Gli Stati membri sono tenuti a notificare alla Commissione gli aiuti di Stato che essi intendono concedere sulla base della presente comunicazione a favore dei progetti selezionati a norma del regolamento (CE) n. 680/2007.

#### APPLICAZIONE

18. La Commissione applica i criteri previsti dalla presente comunicazione a decorrere dal giorno successivo alla pubblicazione della stessa nella Gazzetta ufficiale.

---

<sup>(1)</sup> Vademecum del 28 febbraio 2005 pubblicato in concomitanza dell'invito a presentare proposte per le TEN-T 2005, paragrafo 4.3 (Aiuti all'avviamento concernenti i costi d'investimento).

<sup>(2)</sup> GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1.