



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 18.6.2024
C(2024) 3948 final

ANNEX

ALLEGATO

della

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

**Approvazione del contenuto di un progetto di
COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
Orientamenti sugli aiuti di Stato al trasporto terrestre e multimodale**

ALLEGATO

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Orientamenti sugli aiuti di Stato al trasporto terrestre e multimodale

PROGETTO

INDICE

1.	Introduzione	3
1.1	Contesto generale	3
1.2	Obiettivo dei presenti orientamenti	6
1.2.1	Il settore ferroviario	9
1.2.2	Il settore delle vie navigabili interne	12
1.2.3	Il settore del trasporto multimodale.....	13
2.	Ambito di applicazione e definizioni	15
2.1	Ambito di applicazione	15
2.2	Definizioni.....	19
2.3	Struttura degli orientamenti.....	23
3.	Misure non soggette a notifica	24
4.	Aiuti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti	25
4.1	Condizioni generali di compatibilità	25
4.1.1	Condizioni chiave di compatibilità.....	25
4.1.2	Conformità rispetto ad altre disposizioni del diritto dell'Unione	28
4.1.3	Cumulo	29
4.1.4	Trasparenza	29
4.2	Condizioni di compatibilità per categorie particolari di aiuti per il coordinamento dei trasporti.....	30
4.2.1	Aiuti al funzionamento	30
4.2.2	Aiuti agli investimenti	37
5.	Aiuti che rappresentano il rimborso di alcuni obblighi inerenti alla nozione di pubblico servizio nel settore del trasporto ferroviario di merci	57
5.1	Disposizioni generali.....	57
5.2	Effettivo servizio di interesse economico generale.....	58
5.3	Necessità di un atto di incarico che specifichi gli obblighi di servizio pubblico e le modalità di calcolo della compensazione	59
5.4	Durata del periodo di incarico	60

5.5	Rispetto della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico e della direttiva sulla trasparenza	60
5.6	Rispetto delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici	60
5.7	Assenza di discriminazione	61
5.8	Importo della compensazione	61
5.9	Condizioni aggiuntive che possono essere necessarie per garantire che l'aiuto non pregiudichi gli interessi generali dell'UE	61
5.10	Trasparenza	62
5.11	Condizioni e obblighi associati alle decisioni della Commissione	62
6.	Flussi finanziari all'interno di imprese ferroviarie integrate verticalmente.....	62
7.	Piano di valutazione ex post.....	64
8.	Relazioni e monitoraggio	66
9.	Applicabilità.....	66
10.	Revisione.....	67
	Allegato I.....	68
	Allegato II	70

1. INTRODUZIONE

1.1 Contesto generale

1. La creazione di un mercato comune dei trasporti è un obiettivo di lunga data dell'Unione europea (UE), promosso dalla liberalizzazione. In particolare, nell'UE i servizi di trasporto per vie navigabili interne sono stati pienamente liberalizzati sin dagli anni Novanta⁽¹⁾ e negli ultimi decenni sono stati gradualmente liberalizzati anche i servizi di trasporto ferroviario⁽²⁾.
2. Tra il 2001 e il 2016 i colegislatori dell'Unione hanno adottato quattro pacchetti legislativi sui servizi di trasporto ferroviario volti ad aprire gradualmente alla concorrenza i mercati dei servizi di trasporto ferroviario, tanto per il trasporto di merci quanto per quello di passeggeri. Il mercato del trasporto merci per ferrovia è stato aperto alla concorrenza il 15 marzo 2003 sulla rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci⁽³⁾, poi il 1° gennaio 2006 per il trasporto internazionale di merci sull'intera rete a livello europeo⁽⁴⁾ e infine dal 1° gennaio 2007 per il cabotaggio ferroviario di merci⁽⁵⁾. Il mercato del trasporto ferroviario di passeggeri è stato aperto alla concorrenza nel 2010 soltanto per il trasporto internazionale⁽⁶⁾ e quindi pienamente nel 2019, in seguito all'adozione del "quarto pacchetto ferroviario"⁽⁷⁾ volto a completare lo spazio ferroviario europeo unico istituito dalla direttiva 2012/34/UE ("direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico")⁽⁸⁾. Il quarto pacchetto ferroviario ha introdotto diverse misure, tra cui il diritto generale delle imprese ferroviarie⁽⁹⁾ stabilite in uno Stato membro di effettuare tutti i tipi di servizi di

⁽¹⁾ Il regolamento (CEE) n. 3921/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci o di persone per via navigabile in uno Stato membro (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 1), applicabile dal 5 gennaio 1992, si basa sui principi generali della parità di trattamento e della libera prestazione dei servizi, in base ai quali i vettori non residenti dovrebbero essere autorizzati a effettuare servizi di trasporto nazionale ("cabotaggio") sulle vie navigabili interne nell'Unione europea. Il regolamento (CE) n. 1356/96 del Consiglio, dell'8 luglio 1996, riguardante regole comuni applicabili ai trasporti di merci o di persone per via navigabile tra Stati membri al fine di realizzare in tali trasporti la libera prestazione dei servizi (GU L 175 del 13.7.1996, pag. 7), applicabile dal 2 agosto 1996, ha introdotto norme comuni che disciplinano la libertà di fornire servizi per vie navigabili interne internazionali.

⁽²⁾ La prima iniziativa legislativa all'inizio degli anni Novanta ha portato all'adozione della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25) che gli Stati membri dovevano recepire entro il 1° gennaio 1993.

⁽³⁾ Articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1).

⁽⁴⁾ Articolo 1, punto 2), lettera a), della direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164).

⁽⁵⁾ Cfr. nota (4).

⁽⁶⁾ La direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44) ha aperto alla concorrenza il trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia con effetto dal 1° gennaio 2010.

⁽⁷⁾ Il quarto pacchetto ferroviario è formato da sei testi legislativi concepiti per completare il mercato unico dei servizi ferroviari. Cfr. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en?.

⁽⁸⁾ 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) che consolida e abroga con effetto dal 17 giugno 2015 la direttiva 91/440/CEE, modificata dalla direttiva 2001/12/CE e dalla direttiva 2004/51/CE, e la direttiva 2007/58/CE con effetto dal 17 giugno 2015.

⁽⁹⁾ Quali definite all'articolo 3, primo comma, punto 1), della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico (cfr. nota (8)).

trasporto di passeggeri nell'Unione europea (con alcune limitazioni)⁽¹⁰⁾ e il principio dell'obbligo di indire gare d'appalto per i contratti di servizio pubblico nel settore ferroviario⁽¹¹⁾.

3. L'apertura del mercato ferroviario richiede parità di condizioni, in particolare tra imprese pubbliche e private, al fine di determinare una concorrenza effettiva. Quando gli operatori storici del settore ferroviario sono integrati verticalmente e di proprietà pubblica, il rifinanziamento infragruppo a condizioni non di mercato può falsare la concorrenza, anche perché viene scoraggiato l'ingresso nel mercato. Di conseguenza il quadro giuridico che disciplina le operazioni finanziarie nel contesto delle imprese pubbliche e integrate verticalmente (o a integrazione verticale) nel settore ferroviario deve essere adeguatamente rispettato e applicato.
4. È inoltre necessario garantire condizioni di concorrenza eque al fine di promuovere la concorrenza tra i diversi modi di trasporto, tenendo conto del diverso livello di esternalità (positive e negative) dei diversi modi di trasporto⁽¹²⁾. Un settore dei trasporti sostenibile è fondamentale al fine di garantire la connettività in tutta Europa, promuovere la coesione economica, sociale e territoriale in linea con gli articoli 170 e 174 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("trattato") e di conseguire gli obiettivi climatici dell'UE.
5. Nel suo libro bianco del 2011 sui trasporti⁽¹³⁾, la Commissione ha fissato un obiettivo di riduzione delle emissioni dei trasporti del 20 % tra il 2008 e il 2030⁽¹⁴⁾ e di almeno il 60 % tra il 1990 e il 2050. Nella sua comunicazione del 2016 dal titolo *Strategia europea per una mobilità a basse emissioni*⁽¹⁵⁾, la Commissione ha proposto misure destinate ad accelerare la decarbonizzazione dei trasporti europei. Il Green Deal europeo presentato dalla Commissione nel 2019⁽¹⁶⁾ mira a trasformare l'UE in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che entro il 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra⁽¹⁷⁾. A tal fine, la

⁽¹⁰⁾ La direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 352 del 23.12.2016, pag. 1) ha concesso alle imprese ferroviarie, a decorrere dal 1° gennaio 2019, accesso alle reti ferroviarie nazionali in tempo utile per l'orario di servizio iniziato il 14 dicembre 2020.

⁽¹¹⁾ Il regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri (GU L 354 del 23.12.2016, pag. 22) ha introdotto l'obbligo di aggiudicare mediante gara i contratti di servizio pubblico a decorrere dal 3 dicembre 2019, con una fine del periodo di transizione fissata per il 24 dicembre 2023.

⁽¹²⁾ La politica comune dei trasporti deve inoltre perseguire gli obiettivi ambientali stabiliti dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("trattato"). L'articolo 11 del trattato stabilisce che: "[l]e esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e azioni dell'Unione, in particolare nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile".

⁽¹³⁾ *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile* (COM(2011) 144 def. del 28.3.2011), punto 6.

⁽¹⁴⁾ Escluso il trasporto marittimo internazionale, per il quale ha cercato di ridurre del 40 % le emissioni tra il 2005 e il 2050.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 501 final del 20.7.2016.

⁽¹⁶⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *Il Green Deal europeo* (COM(2019) 640 final, dell'11.12.2019).

⁽¹⁷⁾ Cfr. nota (16).

Commissione ha fissato l'obiettivo di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990⁽¹⁸⁾.

6. Nel dicembre 2020, in seguito alla pubblicazione della valutazione del libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"⁽¹⁹⁾, la Commissione ha presentato la sua strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁽²⁰⁾. Tale strategia definisce una tabella di marcia volta a mettere i trasporti europei sulla buona strada per un futuro sostenibile e intelligente, sulla base delle conclusioni di cui al libro bianco del 2011 sui trasporti. Gli scenari alla base della strategia, che rispecchiano quelli che sostengono il piano per l'obiettivo climatico 2030, dimostrano che combinando le misure politiche proposte si può conseguire una riduzione del 90 % delle emissioni del settore dei trasporti entro il 2050. Il pacchetto di proposte legislative "Pronti per il 55 %"⁽²¹⁾ intende sostenere il conseguimento di tali obiettivi promuovendo tra l'altro forme di trasporto e combustibili per i trasporti più puliti al fine di porre l'Unione sulla buona strada verso la neutralità climatica entro il 2050⁽²²⁾.
7. L'obiettivo dell'UE di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 non può essere raggiunto senza una trasformazione verde e digitale fondamentale di tutti i modi di trasporto europei.
8. Il settore dei trasporti è responsabile di circa un quarto di tutte le emissioni di gas a effetto serra prodotte dall'attività umana nell'UE ed è una delle cause principali dell'inquinamento atmosferico. I trasporti creano altresì altre esternalità negative (quali inquinamento acustico, incidenti e congestione) che non sono sufficientemente prese in considerazione nei costi degli utenti dei trasporti, ad esempio per il trasporto stradale e aereo. Di conseguenza è necessaria un'azione risoluta per trasferire un maggior traffico verso forme di trasporto più sostenibili e ottimizzare le prestazioni delle catene logistiche multimodali⁽²³⁾. L'ecologizzazione del settore dei trasporti è sostenuta da diverse iniziative normative, in particolare quelle volte a creare una rete transeuropea dei trasporti⁽²⁴⁾ globale, a facilitare il trasporto per vie navigabili interne⁽²⁵⁾ e a rivedere la direttiva sui trasporti combinati⁽²⁶⁾. Il conseguimento di tali obiettivi di ecologizzazione richiede investimenti ingenti. La politica di concorrenza e in particolare le norme in

⁽¹⁸⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa Investire in un futuro a impatto climatico zero nell'interesse dei cittadini* (COM(2020) 562 final del 17.9.2020).

⁽¹⁹⁾ SWD(2020) 410 final del 10.12.2020.

⁽²⁰⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro* (COM(2020) 789 final del 9.12.2020).

⁽²¹⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *"Pronti per il 55 %": realizzare l'obiettivo climatico dell'UE per il 2030 lungo il cammino verso la neutralità climatica* (COM(2021) 550 final del 14.7.2021).

⁽²²⁾ Sezione 2.2.2 della comunicazione di cui alla nota (21).

⁽²³⁾ Cfr. nota (20).

⁽²⁴⁾ La politica in materia di rete transeuropea dei trasporti ("politica per la TEN-T") si basa sul regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1). Tale regolamento è attualmente in fase di revisione al fine di rendere la rete più sicura, sostenibile, più veloce e più conveniente per gli utenti.

⁽²⁵⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *NAIADES III: promuovere un trasporto europeo per vie navigabili interne adeguato alle esigenze future* (COM(2021) 324 final del 24.6.2021).

⁽²⁶⁾ 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, pag. 38).

materia di aiuti di Stato possono svolgere un ruolo importante nel sostenere l'UE per il conseguimento degli obiettivi strategici del Green Deal quando il mercato da solo non dispone di mezzi o incentivi sufficienti per realizzare tali obiettivi (cfr. punto 13), in quanto orientano gli Stati membri nelle azioni volte ad affrontare i fallimenti del mercato, garantendo nel contempo che il sostegno finanziario pubblico non incida indebitamente sul funzionamento del mercato interno.

9. Garantire che il traffico di merci e passeggeri possa fluire senza interruzioni tra le reti nazionali e i modi di trasporto ("interoperabilità") è un obiettivo generale della politica dell'UE in materia di trasporti, che contribuisce al conseguimento dei principali obiettivi dell'UE⁽²⁷⁾. I trasporti hanno assunto dimensioni globali, tanto in termini di reti utilizzate da passeggeri e merci, che sono sempre più transfrontaliere, quanto in termini di modi di trasporto coinvolti, in quanto i viaggi combinano sempre più soluzioni che prevedono più operazioni di trasporto. Eppure il collegamento delle reti e dei modi di trasporto in tutta l'Unione europea è ancora ostacolato da questioni normative e tecniche. Sono necessari investimenti importanti in materia di interoperabilità per completare lo spazio unico europeo dei trasporti e consentire ai cittadini e alle imprese dell'UE di beneficiare appieno di uno spazio dei trasporti interconnesso. Sono inoltre necessari investimenti sostanziali per la realizzazione delle infrastrutture digitali, in particolare la copertura ininterrotta con infrastrutture di connettività 5G lungo i principali corridoi di trasporto in Europa, a sostegno di un'ampia serie di servizi e di livelli più elevati di automazione tra diverse applicazioni di mobilità⁽²⁸⁾. Si tratta di un obiettivo importante della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ai fini del successo della trasformazione digitale dell'Unione europea entro il 2030.

1.2 Obiettivo dei presenti orientamenti

10. L'articolo 107, paragrafo 1, del trattato stabilisce il principio del divieto degli aiuti di Stato al fine di evitare che tali aiuti falsino o minaccino di falsare la concorrenza nel mercato interno e incidano sugli scambi tra Stati membri. In via eccezionale, nel settore dei trasporti terrestri⁽²⁹⁾, l'articolo 93 del trattato stabilisce che sono compatibili con i trattati gli aiuti per il coordinamento dei trasporti terrestri e per il rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio.
11. La Corte di giustizia ha statuito che l'articolo 93 del trattato ammette la compatibilità con il trattato di aiuti ai trasporti soltanto in casi ben determinati e che non recano pregiudizio agli interessi generali dell'UE⁽³⁰⁾.

⁽²⁷⁾ Tra questi figurano il corretto funzionamento del mercato interno, il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale, oltre che la competitività e la sicurezza delle reti di trasporto europee.

⁽²⁸⁾ Come indicato nel piano di azione per il 5G del 2016 (COM(2016)588 final) e nel programma strategico per il decennio digitale 2030, che getta le basi per l'istituzione di un progetto multinazionale per la diffusione paneuropea dei corridoi 5G (decisione (UE) 2022/2481 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, che istituisce il programma strategico per il decennio digitale 2030). Il regolamento sull'infrastruttura Gigabit (regolamento (UE) 2024/1309 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2024, recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica Gigabit, che modifica il regolamento (UE) 2015/2120 e abroga la direttiva 2014/61/UE (GU L, 2024/1309, 8.5.2024)) si applica a richieste ragionevoli di accesso all'infrastruttura fisica realizzata per installare elementi di reti ad altissima capacità.

⁽²⁹⁾ Ai sensi dell'articolo 100 del trattato, il titolo VI "Trasporti" del trattato si applica, in linea di principio, solo ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili. Questi tre tipi di trasporto sono generalmente denominati "trasporti terrestri", in contrapposizione ai trasporti marittimi e a quelli aerei.

⁽³⁰⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 12 ottobre 1978, *Commissione/Belgio*, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, punto 10.

12. Per quanto riguarda gli aiuti al coordinamento dei trasporti terrestri, la Commissione ritiene che la nozione di "coordinamento dei trasporti" di cui all'articolo 93 del trattato abbia un'importanza che va al di là del semplice fatto di facilitare lo sviluppo di un'attività economica. Tale nozione implica un intervento delle autorità pubbliche teso a orientare l'evoluzione del settore dei trasporti nell'interesse comune.
13. Vari fallimenti del mercato possono giustificare l'intervento delle autorità pubbliche nel settore dei trasporti terrestri. In primo luogo, l'attività di trasporto genera rilevanti esternalità negative, come la congestione o l'inquinamento. È difficile tener conto di queste esternalità nella tariffazione dell'accesso alle infrastrutture di trasporto. Questa situazione rischia quindi di generare disparità di prezzo tra i vari modi di trasporto, disparità che potrebbero essere corrette attraverso il sostegno pubblico ai modi di trasporto che generano minori costi esterni. In secondo luogo, il settore dei trasporti può dover affrontare problemi di "coordinamento" nel senso economico del termine, ad esempio nell'adozione di uno standard di interoperabilità comune per la ferrovia, oppure nei collegamenti tra reti di trasporto diverse. In terzo luogo, il settore dei trasporti subisce anche gli svantaggi derivanti dall'agire in veste di pioniere, che impediscono lo sviluppo dei modi di trasporto che presentano l'importo più basso di costi esterni, ma che non attirano investimenti sufficienti perché gli investimenti in tali modi di trasporto non sono sufficientemente redditizi. Infine, alcuni operatori del settore dei trasporti possono incontrare difficoltà di accesso ai finanziamenti in ragione della loro posizione sul mercato che impedisce loro di disporre di informazioni sufficienti.
14. Per quanto concerne gli aiuti per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, il regolamento (CE) n. 1370/2007⁽³¹⁾ stabilisce le condizioni alle quali i servizi pubblici di trasporto di passeggeri per ferrovia e per altri modi di trasporto su rotaia (tram, metropolitana) e su strada (autobus) (e per vie navigabili interne qualora gli Stati membri decidano di applicare il regolamento (CE) n. 1370/2007 a tali servizi⁽³²⁾) possono essere organizzati e finanziati a decorrere dal 2 dicembre 2009⁽³³⁾. Per quanto concerne il trasporto merci, il regolamento (CE) n. 1370/2007 prevedeva un periodo transitorio di tre anni a decorrere dal 3 dicembre 2009, ai sensi del quale il regolamento (CEE) n. 1191/69⁽³⁴⁾ restava applicabile ai servizi di trasporto merci. Pertanto la compatibilità degli aiuti versati dal 3 dicembre 2012 per la prestazione di servizi di trasporto merci per ferrovia, su strada e per vie navigabili interne è stata finora valutata dalla Commissione direttamente ai sensi dell'articolo 93 del trattato⁽³⁵⁾.
15. Conformemente all'articolo 93 del trattato, in determinati casi gli Stati membri possono imporre obblighi specifici al fine di garantire la fornitura di servizi di trasporto adeguati.

⁽³¹⁾ 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) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

⁽³²⁾ Articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, cfr. nota (31).

⁽³³⁾ Le condizioni comprendono la definizione degli obblighi di servizio pubblico, l'ambito di applicazione dei contratti di servizio pubblico, la procedura di aggiudicazione di tali contratti e la determinazione delle compensazioni erogate agli operatori di trasporto pubblico. Se le disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 sono rispettate, le compensazioni sono ritenute compatibili con il mercato interno e non sono soggette all'obbligo di notifica preventiva alla Commissione a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.

⁽³⁴⁾ Regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1), modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991 (GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1).

⁽³⁵⁾ Cfr. decisione della Commissione, del 24 novembre 2023, nel caso SA.32953, Italia, *Misure di aiuto di Stato a favore di Trenitalia SpA* (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

Le politiche della Commissione di cui al punto 5 hanno sottolineato la necessità di garantire la fornitura di adeguati servizi di trasporto decarbonizzati. Poiché lo stato dell'offerta nel settore dei trasporti e le esigenze dell'Unione dimostrano che vi può essere una carenza di servizi validi sul piano commerciale nel settore del trasporto ferroviario di merci, la Commissione riconosce che i servizi di trasporto ferroviario di merci possono essere nell'interesse dell'intera società⁽³⁶⁾, fermo restando che lo Stato membro interessato deve in ogni caso stabilire che tali servizi presentano caratteristiche specifiche rispetto ai servizi per il trasporto commerciale di merci laddove tali servizi esistano sul mercato⁽³⁷⁾. La Commissione rileva che i servizi di trasporto ferroviario di merci non possono sempre essere gestiti su base commerciale e, in circostanze eccezionali, possono richiedere un sostegno finanziario pubblico sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico. Spetta agli Stati membri individuare le esigenze di connettività dei loro utenti dei trasporti e l'eventuale sostegno necessario. Tuttavia, prima di prendere in considerazione l'introduzione di obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di merci, gli Stati membri dovrebbero compiere ogni sforzo per creare condizioni del quadro normativo ed economico favorevoli per i servizi di trasporto ferroviario di merci per i quali esiste una domanda, da fornire su base commerciale. L'adeguatezza dei servizi di trasporto deve essere valutata alla luce dello stato dell'offerta e della domanda nel settore dei trasporti e delle esigenze della comunità. Allo stesso tempo, la compensazione finanziaria per tali obblighi dovrebbe essere soggetta a condizioni che riducano al minimo le distorsioni del mercato interno. Di conseguenza è necessario chiarire le condizioni alle quali la compensazione degli obblighi di servizio pubblico va considerata compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato.

16. Le linee guida comunitarie adottate dalla Commissione nel 2008 in materia di aiuti di Stato alle imprese ferroviarie⁽³⁸⁾ ("linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie") hanno codificato la prassi della Commissione in merito all'applicazione dell'articolo 93 del trattato alle imprese ferroviarie. Dette linee guida contemplavano altresì incentivi volti ad aumentare la quota del trasporto ferroviario e miravano ad accompagnare la liberalizzazione del settore ferroviario e a completare il mercato ferroviario unico europeo con la piena interoperabilità. Le linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie non hanno una data di scadenza, ma il controllo dell'adeguatezza effettuato dalla Commissione nel 2020⁽³⁹⁾ ha consentito di concludere che dette linee guida dovevano essere rivedute al fine di rispecchiare la prassi decisionale della Commissione sviluppata in relazione agli aiuti di Stato valutati direttamente ai sensi dell'articolo 93 del trattato, agli sviluppi del mercato e agli obiettivi strategici perseguiti dal Green Deal europeo.
17. Emanando i presenti orientamenti, la Commissione: i) sostituisce le linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie; ii) codifica la propria prassi decisionale nell'applicazione degli aiuti di Stato al coordinamento dei trasporti ai sensi dell'articolo 93 del trattato (non soltanto al trasporto ferroviario ma anche a quello per vie navigabili interne e

⁽³⁶⁾ Cfr. comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4), punto 50.

⁽³⁷⁾ Cfr. comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (GU C 92 del 29.3.2014, pag. 1), punto 2.1.3.

⁽³⁸⁾ Comunicazione della Commissione, *Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie* (GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13).

⁽³⁹⁾ Documento di lavoro dei servizi della Commissione, del 30 ottobre 2020, sul controllo dell'adeguatezza del pacchetto di modernizzazione degli aiuti di Stato del 2012, degli orientamenti sulle ferrovie e dell'assicurazione dei crediti all'esportazione a breve termine (*Fitness check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance*) (SWD(2020) 257 final).

multimodale); iii) fornisce orientamenti sulle norme in materia di aiuti di Stato applicabili ai servizi di trasporto pubblico di merci per ferrovia; iv) ribadisce le norme applicabili alle imprese ferroviarie integrate verticalmente; e v) chiarisce gli obblighi di comunicazione per gli Stati membri.

18. La presente revisione mira a contribuire a realizzare la transizione verso la neutralità climatica perseguita dal Green Deal europeo, garantendo nel contempo parità di condizioni nei settori del trasporto ferroviario, del trasporto per vie navigabili interne e del trasporto multimodale. I presenti orientamenti e il regolamento della Commissione di recente adozione che dichiara compatibili con il mercato interno, in applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato, alcune categorie di aiuti (di seguito "regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti")⁽⁴⁰⁾ sono concepiti per stimolare forme sostenibili di trasporto orientando l'azione degli Stati membri verso i tipi di aiuti potenzialmente meno distorsivi nel settore dei trasporti terrestri.

1.2.1 Il settore ferroviario

19. Il settore ferroviario riveste un'importanza strategica per l'UE. La ferrovia è responsabile ogni anno del trasporto di circa 1,6 miliardi di tonnellate di merci e 9 miliardi di passeggeri nell'UE e contribuisce in maniera significativa al mix dei trasporti terrestri dell'UE⁽⁴¹⁾, offrendo trasporti puliti e un livello elevato di efficienza in termini di numero di passeggeri trasportati per ciascuna corsa del veicolo. In considerazione del suo valore in quanto modo di trasporto motorizzato più sostenibile e rispettoso dell'ambiente, il trasporto ferroviario è fondamentale ai fini del conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo. Tuttavia, come confermato da uno studio commissionato dalla Commissione in vista della revisione delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie⁽⁴²⁾, il settore ferroviario continua a presentare diversi inconvenienti che impediscono al mercato di conseguire gli obiettivi del Green Deal dell'UE. Non solo il numero e la capacità attuali degli impianti ferroviari non sarebbero in grado di sostenere l'auspicato aumento del traffico, ma la rete ferroviaria in tutta l'UE è ancora ampiamente inadeguata a causa dell'assenza di collegamenti tra i terminal di trasporto e della mancanza di coordinamento tra i sistemi di trasporto ferroviario dei diversi Stati membri. Inoltre, una parte significativa del parco materiale rotabile dell'UE si sta avvicinando alla fine della sua vita utile e non si può dare per scontato il suo rinnovo, in considerazione del fatto che le imprese ferroviarie di dimensioni inferiori potrebbero non essere in grado di sostenere gli investimenti finanziari necessari in assenza di sostegno pubblico.

⁽⁴⁰⁾ [Riferimento da inserire in seguito all'adozione dell'atto].

⁽⁴¹⁾ Nel 2019, prima dello scoppio della pandemia di COVID-19, i volumi di traffico passeggeri dell'UE su rotaia raggiungevano 414 miliardi di passeggeri-km su un totale di circa 6 000 miliardi di passeggeri-km di trasporto terrestre. Al fine di prevenire la diffusione della pandemia di COVID-19, nel marzo 2020 i paesi hanno adottato misure restrittive che hanno avuto un impatto significativo sul trasporto ferroviario di passeggeri. Nonostante una costante ripresa dei volumi di traffico rispetto al 2019, nel 2021 il numero di passeggeri del trasporto ferroviario negli Stati membri era ancora inferiore del 37 % rispetto al valore del 2019. Nel 2018 i volumi del traffico merci su rotaia nell'UE hanno raggiunto i 400 miliardi di tonnellate-km sui 2 500 miliardi del trasporto terrestre. Le restrizioni legate alla COVID-19 hanno inoltre avuto un impatto significativo sul trasporto ferroviario di merci, anche se a un livello inferiore rispetto al trasporto ferroviario di passeggeri. Nel 2021 i volumi di traffico dell'UE hanno pressoché raggiunto il livello del picco del 2018, con 399 miliardi di tonnellate-km (fonte: [Eurostat](#)).

⁽⁴²⁾ *Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings* (Studio di sostegno per la valutazione d'impatto per la revisione delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie) ([E.CA Economics et al. (2022)]).

20. Come evidenziato dal controllo dell'adeguatezza effettuato dalla Commissione nel 2020⁽⁴³⁾, diversi aspetti delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie sono diventati obsoleti e non sono di fatto più applicati. Ad esempio, le condizioni per la cancellazione del debito storico in diretta correlazione all'attività di trasporto ferroviario sono diventate obsolete⁽⁴⁴⁾, così come le condizioni specifiche per la ristrutturazione dei rami "merci" delle imprese ferroviarie, applicabili soltanto fino al 1° gennaio 2010⁽⁴⁵⁾ e la sezione sull'abolizione delle garanzie illimitate concesse dallo Stato⁽⁴⁶⁾. I presenti orientamenti non contengono più tali elementi.
21. Analogamente, i criteri di compatibilità per gli aiuti per l'acquisto e il rinnovo di materiale rotabile di cui alle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie⁽⁴⁷⁾ facevano riferimento in modo incrociato ad altri orientamenti in materia di aiuti di Stato scaduti o sostituiti nel frattempo⁽⁴⁸⁾. I presenti orientamenti aboliscono tali condizioni e stabiliscono condizioni nuove che disciplinano gli aiuti per l'acquisizione di materiale rotabile al fine di agevolare l'ingresso sul mercato e/o l'espansione di nuovi operatori (cfr. sezione 4.2.2.3). Nell'elaborare tali condizioni nuove, la Commissione ha tenuto conto del fatto che il parco materiale rotabile è in genere vicino alla fine della vita utile attesa o ha già superato tale termine⁽⁴⁹⁾, che la mancanza di armonizzazione delle norme tecniche tra gli Stati membri impedisce lo scambio di materiale rotabile tra gli Stati membri⁽⁵⁰⁾ e che le piccole e medie imprese (PMI) ferroviarie e i nuovi operatori incontrano difficoltà nel rinnovare o nell'espandere le loro flotte in ragione dei costi elevati di investimento per l'acquisto di materiale rotabile e delle difficoltà di accesso ai finanziamenti⁽⁵¹⁾.
22. Per quanto concerne gli aiuti al coordinamento dei trasporti, i presenti orientamenti apportano le novità di cui ai punti da 23 a 26.

⁽⁴³⁾ Cfr. nota (39).

⁽⁴⁴⁾ Capo 4 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, cfr. nota (38). Il punto 56 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie riguarda gli aiuti destinati a compensare debiti chiaramente determinati e individuati sorti prima del 15 marzo 2001 o della data successiva di adesione dello Stato membro interessato all'Unione europea.

⁽⁴⁵⁾ Capo 5 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, cfr. nota (38).

⁽⁴⁶⁾ Capo 7 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, cfr. nota (38). Ai sensi del punto 4.1 della comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie (GU C 155 del 20.6.2008, pag. 10), in linea di principio, le garanzie illimitate non sono compatibili con il trattato. Ciò si applica a tutti i settori economici, compreso quello dei trasporti.

⁽⁴⁷⁾ Capo 3 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, cfr. nota (38).

⁽⁴⁸⁾ In particolare, gli *orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà* (GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2), la *disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale* (GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1), gli *orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013* (GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13), il regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese (GU L 10 del 13.1.2001, pag. 33); e il regolamento (CEE) n. 1191/69 (di cui alla nota (34)), nessuno dei quali è più in vigore.

⁽⁴⁹⁾ Sebbene vi siano differenze tra gli Stati membri, in considerazione del tasso annuale di rinnovo (osservato negli ultimi 10 anni), le dimensioni del parco materiale rotabile nell'UE, in particolare dei treni passeggeri, diminuiranno nei prossimi 10 anni.

⁽⁵⁰⁾ La mancanza di armonizzazione delle norme tecniche è dovuta alle differenze nelle infrastrutture ferroviarie nei diversi Stati membri in termini di sistemi di segnalamento, elettrificazione e tensione e scartamento (che in alcuni Stati membri, ad esempio Spagna, Portogallo, Irlanda e Finlandia, è diverso dallo scartamento standard di 1 435 mm prevalente nell'UE).

⁽⁵¹⁾ L'accesso a materiale rotabile di seconda mano non può essere considerato una vera alternativa all'acquisto o al leasing di materiale rotabile nuovo a causa dello scarso sviluppo dei mercati di seconda mano per questo materiale.

23. Contrariamente alle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, i presenti orientamenti si applicano non soltanto alle imprese ferroviarie, ma anche ad altri operatori ferroviari⁽⁵²⁾. Si applicano anche alle imprese che operano sul lato della domanda del settore del trasporto ferroviario, ossia gli organizzatori dei trasporti (ad esempio imprese di logistica, spedizionieri, operatori del trasporto multimodale), nella misura in cui scelgono di utilizzare la ferrovia anziché la strada.
24. Per quanto concerne gli aiuti al funzionamento, è stato necessario aggiornare i criteri di compatibilità di cui alle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie per gli aiuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e per gli aiuti all'abbattimento dei costi esterni⁽⁵³⁾. Dall'esperienza acquisita dalla Commissione nella valutazione degli aiuti ai sensi delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie è emerso che tali norme dovevano essere semplificate e razionalizzate al fine di risolvere le specifiche carenze del mercato per cui erano state concepite. Sebbene i presenti orientamenti non comprendano una sezione dedicata agli aiuti per l'utilizzo dell'infrastruttura, inclusa al punto 98, lettera a), delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, gli Stati membri possono utilizzare gli aiuti per ridurre i costi esterni dei trasporti, sulla base della metodologia dei costi esterni, per continuare a coprire i costi connessi all'uso dell'infrastruttura (cfr. sezione 4.2.1.1). Inoltre, al fine di agevolare ulteriormente lo sviluppo di nuovi collegamenti ferroviari commerciali, i presenti orientamenti riguardano anche gli aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti ferroviari commerciali per il trasporto di merci e di nuovi collegamenti ferroviari commerciali per il trasporto di passeggeri per quanto riguarda i servizi ferroviari transfrontalieri per passeggeri o i servizi ferroviari di trasporto passeggeri a lunga distanza (cfr. sezione 4.2.1.2).
25. Sulla base dell'esperienza acquisita nel contesto delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie relativamente agli aiuti all'interoperabilità e tenuto conto dei diversi tipi di benefici sottostanti agli investimenti nei sistemi di gestione del traffico⁽⁵⁴⁾, i presenti orientamenti operano una distinzione tra aiuti all'interoperabilità (sezione 4.2.2.4) e aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento del materiale rotabile (sezione 4.2.2.5). In effetti, gli investimenti in materia di interoperabilità (quali gli investimenti necessari per l'armonizzazione transfrontaliera dei sistemi di gestione del traffico) sono soggetti a un livello più elevato di fallimenti del mercato, in particolare a carenze di coordinamento e a svantaggi derivanti dall'agire in veste di pioniere⁽⁵⁵⁾. La Commissione valuterà gli aiuti volti a promuovere la digitalizzazione per agevolare la gestione del traffico, i flussi ininterrotti di traffico e/o la sicurezza delle operazioni ferroviarie a norma delle sezioni dei presenti orientamenti relative agli aiuti all'interoperabilità (sezione 4.2.2.4) e agli aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento (sezione 4.2.2.5).

⁽⁵²⁾ Il termine "operatore ferroviario" comprende non soltanto le "imprese ferroviarie" ai sensi della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico (cfr. nota (8)) (ossia qualsiasi impresa pubblica o privata la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione), ma anche altre imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto ferroviario ma non servizi di trazione (ossia quando devono noleggiare locomotive per operare).

⁽⁵³⁾ Capo 6 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, cfr. nota (38).

⁽⁵⁴⁾ La forte dimensione europea del trasporto ferroviario lo rende molto vulnerabile alla mancanza di interoperabilità e di coordinamento tra le reti ferroviarie nazionali, che rischia di influenzarne la competitività. Ciò si applica in particolare per il trasporto ferroviario di merci, che si svolge per circa la metà a livello transfrontaliero. Il traffico ferroviario di passeggeri, che finora è stato prevalentemente nazionale (con meno del 10 % che ha attraversato le frontiere nel 2021 (fonte: [Eurostat](#)), presenta tuttavia un notevole potenziale transfrontaliero, in particolare per quanto riguarda il trasporto notturno transfrontaliero.

⁽⁵⁵⁾ Studio di sostegno per la valutazione d'impatto per la revisione delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (cfr. nota (42), sezioni 4.7 e 5.5).

26. Contrariamente alle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, che non trattavano gli aiuti a favore degli impianti per il trasporto ferroviario⁽⁵⁶⁾, i presenti orientamenti prevedono norme dettagliate di compatibilità in materia di aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti per il trasporto ferroviario (sezioni 4.2.2.1 e 4.2.2.2). Tali norme fanno il punto sulla prassi decisionale sviluppata dalla Commissione per valutare la compatibilità degli aiuti di Stato nel settore dei trasporti terrestri ai sensi dell'articolo 93 del trattato.
27. I presenti orientamenti prevedono un capo specifico sulla compatibilità degli aiuti destinati a rimborsare gli operatori per talune servitù inerenti alla prestazione di un servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario di merci (capo 5).
28. Infine, i presenti orientamenti contemplano un capo specifico che ribadisce le norme applicabili ai flussi finanziari delle imprese ferroviarie integrate verticalmente (capo 6).

1.2.2 Il settore delle vie navigabili interne

29. La rete delle vie navigabili interne dell'UE si estende su oltre 25 Stati membri e comprende circa 41 000 chilometri di vie navigabili interne. Ogni anno tali vie servono a trasportare circa 150 miliardi di tonnellate/km di merci tramite circa 15 000 navi mercantili e ospitano circa 3 000 battelli per escursioni giornaliere di passeggeri e 430 navi da crociera (navi con una capacità superiore a 12 passeggeri)⁽⁵⁷⁾. Esiste un notevole potenziale di aumento della quota modale del trasporto per vie navigabili interne, che ridurrebbe le emissioni di gas a effetto serra. A tal fine, tuttavia, il trasporto per vie navigabili interne deve essere in grado di competere a parità di condizioni con gli altri modi di trasporto.
30. Le linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie non si applicavano al settore delle vie navigabili interne. Negli ultimi anni la Commissione ha autorizzato aiuti di Stato destinati a promuovere il coordinamento dei trasporti nel settore delle vie navigabili interne direttamente ai sensi dell'articolo 93 del trattato. I presenti orientamenti codificano la prassi decisionale al riguardo e stabiliscono criteri chiari che disciplinano la compatibilità degli aiuti a sostegno delle operazioni nel settore delle vie navigabili interne. In linea con l'approccio seguito per il settore ferroviario, i presenti orientamenti si applicano agli operatori attivi tanto sul lato dell'offerta (ossia gli aiuti agli operatori delle vie navigabili interne) quanto sul lato della domanda (ossia organizzatori di trasporti quali società di logistica, spedizionieri, operatori di trasporto multimodale, nella misura in cui essi scelgano di passare dalla strada alle vie navigabili interne).
31. I presenti orientamenti stabiliscono le condizioni di compatibilità per gli aiuti al funzionamento e per gli aiuti agli investimenti nel settore del trasporto per vie navigabili interne. Per quanto concerne gli aiuti al funzionamento, le norme che disciplinano gli aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti per il trasporto ferroviario e ad avviare nuovi collegamenti commerciali si applicano anche al trasporto per vie navigabili interne (cfr. sezione 4.2.1.1 e sezione 4.2.1.2). Per quanto concerne gli aiuti agli investimenti, i presenti orientamenti riguardano tanto gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti nel settore delle vie navigabili interne (cfr. sezione 4.2.2.1) quanto gli aiuti per l'acquisto di imbarcazioni per la navigazione interna destinati ad agevolare l'accesso ai finanziamenti per investire nella flotta (cfr. sezione 4.2.2.3). Per quanto concerne l'ammodernamento delle imbarcazioni per la navigazione interna, in linea con

⁽⁵⁶⁾ Il capo 2 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie (cfr. nota 38) riguardava soltanto gli effetti del finanziamento pubblico delle infrastrutture sulle imprese ferroviarie.

⁽⁵⁷⁾ Cfr. nota (25).

l'approccio adottato nel settore ferroviario, i presenti orientamenti operano una distinzione tra gli aiuti agli investimenti in materia di interoperabilità (sezione 4.2.2.4) e gli aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento delle imbarcazioni (sezione 4.2.2.5). La Commissione valuterà, nell'ambito di queste due sezioni degli orientamenti, gli aiuti volti a promuovere la digitalizzazione per facilitare la gestione del traffico, i flussi ininterrotti di traffico e/o la sicurezza delle operazioni sulle vie navigabili interne.

32. Il settore europeo delle vie navigabili interne dispone di una flotta relativamente datata e nel complesso sembra avere difficoltà ad aumentare la sua quota di traffico rispetto ad altri modi di trasporto. Tra il 2014 e il 2020 il numero di operatori di trasporto per vie navigabili interne attivi nel trasporto tanto di merci quanto di passeggeri è diminuito e anche la capacità di carico disponibile è diminuita costantemente dal 2011. Nell'elaborare queste nuove norme, la Commissione ha tenuto conto di tali questioni e del fatto che il settore delle vie navigabili interne è composto principalmente da PMI, imprese a conduzione familiare e porti più piccoli, il che rende loro difficile effettuare investimenti costosi per conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo⁽⁵⁸⁾. La maggior parte degli operatori del settore delle vie navigabili interne sono PMI, che spesso non sono in grado di rinnovare o espandere la flotta a causa delle difficoltà di accesso ai finanziamenti sul mercato. Pertanto, ai sensi dei presenti orientamenti, le PMI sono gli unici beneficiari possibili degli aiuti per l'acquisto di imbarcazioni per la navigazione interna. Ciò consente di convogliare questo tipo di aiuti dove è più necessario al fine di promuovere lo sviluppo del settore delle vie navigabili interne.

1.2.3 Il settore del trasporto multimodale

33. Il trasporto multimodale, ossia il trasporto di merci o di passeggeri mediante almeno due modi di trasporto diversi, è fondamentale per consentire una maggiore diffusione del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne, in quanto da solo fornisce raramente soluzioni di trasporto porta a porta. Il trasporto multimodale sostenibile, che fornisce collegamenti da porta a porta dell'ultimo miglio, combina migliori prestazioni ambientali ed efficienza energetica del trasporto non stradale con l'accessibilità e la flessibilità del trasporto su strada. È pertanto fondamentale ai fini del conseguimento degli obiettivi della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e del Green Deal europeo.
34. Sebbene il volume del trasporto merci multimodale sia notevolmente aumentato negli ultimi 30 anni, il trasporto su strada continua a dominare nel contesto dei trasporti di merci nell'UE. Spesso il trasporto merci multimodale non riesce a competere con il trasporto esclusivamente su strada a causa di carenze di prestazioni in termini di disponibilità, affidabilità, puntualità e velocità nelle diverse fasi della catena (ossia nei servizi forniti dal trasporto ferroviario e per vie navigabili, nei terminal di trasbordo e nel trasporto stradale per l'"ultimo miglio"), così come del fatto che le esternalità negative del trasporto su strada non sono sufficientemente prese in considerazione.
35. Quando il trasporto multimodale di merci consiste unicamente nel trasporto di merci all'interno di una stessa unità di carico o di uno stesso veicolo mediante modi di trasporto successivi (senza movimentazione delle merci stesse in occasione del cambiamento di modi di trasporto) si è in presenza di un "trasporto intermodale"⁽⁵⁹⁾. Il "trasporto combinato" è una sottocategoria del trasporto intermodale, espressamente regolamentata

⁽⁵⁸⁾ Parlamento europeo, *Verso un trasporto per vie navigabili interne adeguato alle esigenze future in Europa* (P9_TA(2021)0367), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_IT.html.

⁽⁵⁹⁾ Il fatto che l'unità e/o il veicolo intermodale rimanga la stessa o lo stesso quando cambiano i modi di trasporto riduce la movimentazione delle merci, con conseguente minore rischio di danni alle merci o perdite delle stesse.

a livello di UE dalla direttiva sui trasporti combinati⁽⁶⁰⁾. La direttiva sui trasporti combinati costituisce l'unico strumento giuridico dell'UE che, attualmente, sostiene direttamente il trasporto intermodale, incentivando il trasferimento dal trasporto merci su strada a modi di trasporto a emissioni inferiori (trasporto per vie navigabili interne, marittimo e ferroviario). La direttiva sui trasporti combinati è stata adottata nel 1975⁽⁶¹⁾ e modificata più volte per essere applicata a una serie più ampia di operazioni. Il *[data da inserire in seguito all'adozione]* il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva sui trasporti combinati a seguito di una proposta presentata dalla Commissione il 7 novembre 2023⁽⁶²⁾.

36. La direttiva sui trasporti combinati mira a migliorare le prestazioni ambientali dei trasporti creando condizioni normative ed economiche più favorevoli per operazioni di trasporto merci più rispettose dell'ambiente, come indicato nella direttiva stessa. L'obiettivo finale è ridurre i costi per l'utente finale, ossia l'organizzatore del trasporto, al fine di rendere il trasporto combinato competitivo rispetto al trasporto esclusivamente su strada. Per motivi di chiarezza, il sostegno finanziario concesso dagli Stati membri alle operazioni di trasporto combinato che rispettano le condizioni di cui alla direttiva sui trasporti combinati potrebbe costituire un aiuto di Stato. Qualsiasi aiuto di Stato concesso dagli Stati membri in linea con la direttiva sui trasporti combinati dovrebbe inoltre soddisfare le condizioni di compatibilità applicabili di cui al regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti, ai presenti orientamenti per il trasporto multimodale sostenibile o a qualsiasi altro strumento pertinente della normativa in materia di aiuti di Stato (cfr. capo 3).
37. I presenti orientamenti stabiliscono le condizioni di compatibilità per gli aiuti al funzionamento e agli investimenti nel settore del trasporto multimodale al fine di promuovere un trasporto multimodale sostenibile. Ai sensi dei presenti orientamenti, il trasporto multimodale è considerato "sostenibile" se almeno uno dei metodi di trasporto utilizzati è il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne oppure il trasporto su strada se combinato con il trasporto marittimo a corto raggio. Per motivi di chiarezza, ai sensi dei presenti orientamenti, è possibile concedere aiuti per il trasporto marittimo a corto raggio soltanto se quest'ultimo è combinato con il trasporto terrestre (ossia con il trasporto ferroviario, per vie navigabili interne o su strada).
38. Per quanto concerne gli aiuti al funzionamento, le norme in materia di aiuti volti a ridurre i costi esterni dei trasporti che si applicano al trasporto ferroviario si applicano anche al trasporto multimodale sostenibile (sezione 4.2.1.1). Contrariamente alle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie che non riguardavano l'avvio di nuovi collegamenti commerciali, i presenti orientamenti stabiliscono condizioni specifiche per la concessione di questo tipo di aiuti codificando la prassi decisionale elaborata dalla Commissione (sezione 4.2.1.2).
39. Per quanto concerne gli aiuti agli investimenti, i presenti orientamenti riguardano gli aiuti agli impianti di trasporto multimodale e gli aiuti per l'ammodernamento delle attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile. Gli aiuti a favore di tali impianti di trasporto multimodale sono limitati agli aiuti agli investimenti in impianti di trasporto multimodale

⁽⁶⁰⁾ Cfr. nota (26).

⁽⁶¹⁾ Direttiva 75/130/CEE del Consiglio, del 17 febbraio 1975, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati Membri (GU L 48 del 22.2.1975, pag. 31).

⁽⁶²⁾ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/106/CEE del Consiglio per quanto riguarda un quadro di sostegno per il trasporto intermodale di merci e il regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il calcolo dei risparmi sui costi esterni e la generazione di dati aggregati (COM(2023) 702 final del 7.11.2023).

per ferrovia e per vie navigabili interne (sezione 4.2.2.1). Per motivi di chiarezza, i presenti orientamenti si applicano anche agli aiuti di Stato per gli impianti di trasporto multimodale situati presso porti marittimi e che hanno collegamenti ferroviari o per vie navigabili interne. Per quanto concerne l'ammodernamento delle attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile, in linea con l'approccio adottato nel settore ferroviario e in quello delle vie navigabili interne, i presenti orientamenti operano una distinzione tra gli aiuti agli investimenti in materia di interoperabilità (sezione 4.2.2.4) e gli aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento delle attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile (sezione 4.2.2.5). Per motivi di chiarezza, i presenti orientamenti non riguardano gli aiuti per l'acquisto di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile. Tali aiuti rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti se riguardano unità di carico intermodali (*intermodal loading units* - ILU) e/o gru a bordo di navi e sono concessi dagli Stati membri sotto forma di regimi di aiuto a condizioni molto specifiche. Al di là di questi casi, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'acquisto di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile (ad esempio semirimorchi movimentabili con gru) possano essere autorizzati soltanto in via eccezionale e pertanto li valuterà direttamente ai sensi dell'articolo 93 del trattato.

2. AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

2.1 Ambito di applicazione

40. I presenti orientamenti si applicano alle misure di aiuto di Stato⁽⁶³⁾ concesse alle imprese nei settori del trasporto ferroviario, del trasporto per vie navigabili interne e del trasporto multimodale sostenibile⁽⁶⁴⁾, a condizione che le misure di aiuto rientrino nell'ambito di applicazione del capo 4 o del capo 5 dei presenti orientamenti.
41. I presenti orientamenti stabiliscono i criteri di compatibilità, ai sensi dell'articolo 93 del trattato, degli aiuti seguenti:
 - a) aiuti nei settori del trasporto ferroviario, del trasporto per vie navigabili interne e del trasporto multimodale che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti (capo 4);
 - b) aiuti nel settore del trasporto ferroviario di merci destinati a rimborsare alle imprese l'assolvimento di taluni obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico (capo 5).
42. Per quanto concerne gli aiuti al coordinamento dei trasporti nei settori del trasporto ferroviario, del trasporto per vie navigabili interne e del trasporto multimodale, i presenti

⁽⁶³⁾ L'articolo 107, paragrafo 1, del trattato definisce gli aiuti di Stato come "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" "nella misura in cui incidano sugli scambi tra gli Stati membri". Gli interventi statali che non soddisfano una delle condizioni di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato non costituiscono aiuti di Stato. Di conseguenza essi non sono soggetti alla valutazione della compatibilità prevista dai presenti orientamenti. In particolare, i finanziamenti dell'UE che sono gestiti a livello centralizzato dalle istituzioni, dalle agenzie, dalle imprese comuni o da altri organismi dell'UE e che non sono direttamente o indirettamente controllati dagli Stati membri non costituiscono aiuti di Stato. Ciò si applica ad esempio ai finanziamenti erogati dall'UE nell'ambito del regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38).

⁽⁶⁴⁾ Per motivi di chiarezza, anche i servizi di trasporto multimodale sostenibile che combinano una tratta di trasporto terrestre con una tratta di trasporto marittimo a corto raggio sono interamente disciplinati dai presenti orientamenti e valutati a norma dell'articolo 93 del trattato.

orientamenti si applicano anche alle imprese che trasportano passeggeri e/o merci nei settori del trasporto multimodale e per vie navigabili interne e alle imprese che operano sul lato della domanda del settore dei trasporti terrestri, ossia gli organizzatori dei trasporti⁽⁶⁵⁾, che sono coloro che scelgono tra i modi di trasporto. L'esperienza ha dimostrato che le imprese ferroviarie sono soltanto alcuni dei numerosi soggetti principali che contribuiscono al trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili. Inoltre, la Commissione ha stabilito una prassi decisionale nell'applicare i principi delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie alle misure di aiuto i cui beneficiari diretti sono imprese logistiche che ricorrono a servizi di trasporto ferroviario piuttosto che imprese ferroviarie⁽⁶⁶⁾. Ciò è dovuto al fatto che i principi enunciati in tali linee guida erano anche idonei ad esaminare la compatibilità degli aiuti per i quali le imprese ferroviarie sono solo beneficiari indiretti.

43. I tipi di aiuti seguenti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti, come specificato nelle sezioni 4.2.1 e 4.2.2, rientrano nell'ambito di applicazione dei presenti orientamenti: i) aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti; ii) aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali; iii) aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di trasporto unimodale e multimodale ferroviario e per vie navigabili interne; iv) aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e/o il rinnovo di diramazioni private; v) aiuti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne; vi) aiuti all'interoperabilità; e vii) aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento.
44. Come menzionato al punto 39, i presenti orientamenti non riguardano gli aiuti agli investimenti per l'acquisto di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile. Tali aiuti rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti se riguardano le unità di carico intermodali e/o le gru a bordo delle navi e sono concessi dagli Stati membri sotto forma di regimi di aiuto a condizioni molto specifiche. Al di là di questi casi, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'acquisto di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile possano essere autorizzati soltanto in via eccezionale e li valuterà direttamente ai sensi del trattato.
45. I presenti orientamenti non trattano gli aiuti di Stato a favore di infrastrutture portuali⁽⁶⁷⁾. La Commissione continuerà a valutare gli aiuti di Stato a favore di infrastrutture portuali direttamente ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, qualora non

⁽⁶⁵⁾ Ad esempio imprese di logistica, spedizionieri, operatori di trasporto multimodale.

⁽⁶⁶⁾ Ad esempio la decisione della Commissione, del 24 ottobre 2022, nel caso SA.100463, Paesi Bassi, *Regime di aiuti atto a promuovere il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia e alle vie navigabili interne* (GU C 461 del 2.12.2022, pag. 1), considerando 49; decisione della Commissione, del 15 maggio 2020, nel caso SA.53615, Italia, *Interventi a favore della città di Genova* (GU C 206 del 19.6.2020, pag. 1), considerando 55; decisione della Commissione, del 20 dicembre 2018, nel caso SA.50115, Italia, *Regione FVG — Servizio intermodale ferroviario di trasporto di bramme di ferro* (GU C 90 dell'8.3.2019, pag. 1), considerando 58; decisione della Commissione, del 6 dicembre 2017, nel caso SA.48858, Italia, *Regime di aiuti a sostegno del trasporto combinato nella provincia di Bolzano* (GU C 158 del 4.5.2018, pag. 1), considerando 53; decisione della Commissione, del 25 luglio 2017, nel caso SA.46806, Italia, *Aiuti a sostegno del trasporto combinato nella provincia di Trento* (GU C 442 del 22.12.2017, pag. 1), considerando 46; decisione della Commissione, del 29 aprile 2016, nel caso SA.41033, Italia, *Disposizioni per favorire il trasporto integrato nella provincia di Trento* (GU C 220 del 17.6.2016, pag. 1), considerando 44; decisione della Commissione, del 13 giugno 2014, nel caso SA.38152, Italia, *Aiuti a favore del trasporto ferroviario di merci nella regione Emilia-Romagna* (GU C 282 del 22.8.2014, pag. 1), considerando 27; decisione della Commissione, del 16 dicembre 2011, nel caso SA.32603, Italia, *Regime di sovvenzioni "Ferrobonus" per il trasporto combinato* (GU C 88 del 24.3.2012, pag. 1), considerando 26.

⁽⁶⁷⁾ Quali definite nel regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

beneficino di un'esenzione per categoria a norma del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione⁽⁶⁸⁾ o qualora le infrastrutture portuali in questione siano necessarie per la fornitura di un servizio di interesse economico generale ("SIEG") e non beneficino di un'esenzione per categoria ai sensi della decisione 2012/21/UE della Commissione⁽⁶⁹⁾, conformemente alle norme di cui alla comunicazione della Commissione concernente la disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico ("disciplina SIEG")⁽⁷⁰⁾, a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato. Per fugare eventuali dubbi, come menzionato al punto 39 e chiarito al punto 123, i presenti orientamenti trattano anche gli aiuti agli investimenti per gli impianti di trasporto multimodale situati presso porti marittimi e che dispongono di collegamenti ferroviari o per vie navigabili interne.

46. Gli aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia sono soggetti alle norme di cui alla *disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022*⁽⁷¹⁾ della Commissione. Di conseguenza, per quanto concerne il trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale, la Commissione continuerà a valutare la compatibilità degli aiuti agli investimenti a favore di veicoli puliti e attrezzature mobili di terminal pulite, ai sensi della *disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022*⁽⁷²⁾ della Commissione. Analogamente, gli aiuti agli investimenti per la riduzione del rumore del trasporto ferroviario non rientrano nell'ambito di applicazione dei presenti orientamenti, ma sono trattati nel contesto della *disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022*⁽⁷³⁾ della Commissione (che prevede norme specifiche in materia di aiuti per la prevenzione o la riduzione dell'inquinamento diverso dai gas a effetto serra).
47. Per quanto riguarda gli aiuti nel settore ferroviario che rappresentano un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, il regolamento (CE) n. 1370/2007⁽⁷⁴⁾ istituisce un quadro giuridico specifico per i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (e per vie navigabili interne nel caso in cui gli Stati membri decidano di applicare il regolamento (CE) n. 1370/2007 a tali servizi⁽⁷⁵⁾). Di conseguenza, per i servizi di trasporto pubblico, i presenti orientamenti riguardano soltanto le compensazioni di servizio pubblico per la fornitura di servizi di trasporto ferroviario di merci. La Commissione continuerà a valutare le compensazioni di servizio pubblico corrisposte per la fornitura di servizi di trasporto merci per vie navigabili interne (e di servizi di trasporto di passeggeri per vie navigabili interne, laddove non soggette al regolamento (CE) n. 1370/2007) direttamente a norma dell'articolo 93 del trattato.

⁽⁶⁸⁾ Cfr. nota (67).

⁽⁶⁹⁾ Decisione 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

⁽⁷⁰⁾ Comunicazione della Commissione, *Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011)* (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 15).

⁽⁷¹⁾ Comunicazione della Commissione, *Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022* (GU C 80 del 18.2.2022, pag. 1).

⁽⁷²⁾ Cfr. nota (71).

⁽⁷³⁾ Cfr. nota (71).

⁽⁷⁴⁾ Cfr. nota (31).

⁽⁷⁵⁾ Cfr. articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007; cfr. nota (31).

48. I presenti orientamenti chiariscono le condizioni per la valutazione, ai sensi dell'articolo 93 del trattato, degli aiuti nel settore del trasporto ferroviario di merci destinati a rimborsare alle imprese talune servitù inerenti alla prestazione di un servizio pubblico⁽⁷⁶⁾. Le condizioni rispecchiano i principi stabiliti dalla Commissione nella disciplina SIEG⁽⁷⁷⁾ che, a differenza della comunicazione sull'applicazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di SIEG ("comunicazione SIEG")⁽⁷⁸⁾, non è direttamente applicabile ai servizi di trasporto ferroviario di merci, in quanto esclude espressamente i trasporti terrestri dal suo ambito di applicazione. I presenti orientamenti forniscono inoltre chiarimenti specifici richiesti dalle esigenze particolari del settore dei trasporti terrestri.
49. I presenti orientamenti (capo 6) ribadiscono inoltre i principi applicabili ai flussi finanziari in seno a imprese ferroviarie integrate verticalmente.
50. Le condizioni stabilite nella presente disciplina si applicano a regimi di aiuti e ad aiuti individuali (concessi ad hoc o sulla base di un regime di aiuto), salvo indicazioni contrarie.
51. I presenti orientamenti si applicano alle imprese di qualsiasi dimensione, salvo diversa indicazione.
52. Le imprese in difficoltà, quali definite negli *orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà*⁽⁷⁹⁾ della Commissione, non possono ricevere aiuti ai sensi dei presenti orientamenti dato che gli aiuti a favore di un'impresa in difficoltà non sono, in linea di principio, uno strumento adeguato per soddisfare le necessità del coordinamento dei trasporti o per garantire la fornitura di un servizio pubblico. Gli *orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà* della Commissione stabiliscono i criteri per la compatibilità degli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione concessi a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato a tutte le imprese che si qualificano come imprese in difficoltà, comprese le imprese del settore dei trasporti terrestri, in assenza di orientamenti specifici della Commissione per le imprese in difficoltà in tale settore⁽⁸⁰⁾.
53. Nel valutare un aiuto a favore di un'impresa destinataria di un ordine di recupero pendente a seguito di una precedente decisione della Commissione che dichiara un aiuto illegale e incompatibile con il mercato interno, la Commissione terrà conto dell'importo dell'aiuto che rimane da recuperare⁽⁸¹⁾.

⁽⁷⁶⁾ Per motivi di chiarezza, la Commissione continuerà a valutare la compatibilità degli aiuti nel settore del trasporto merci per vie navigabili interne per rimborsare alle imprese talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio direttamente ai sensi dell'articolo 93 del trattato.

⁽⁷⁷⁾ Cfr. nota (70).

⁽⁷⁸⁾ Cfr. nota (36).

⁽⁷⁹⁾ Comunicazione della Commissione, *Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà* (GU C 249 del 31.7.2014, pag. 1).

⁽⁸⁰⁾ Le linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie (cfr. nota (38)) prevedevano deroghe alle norme applicabili alle imprese in difficoltà nel settore del trasporto ferroviario di merci, che sono scadute il 31 dicembre 2009. Da allora, gli *Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà* (cfr. nota (79)) della Commissione si applicano integralmente all'intero settore ferroviario.

⁽⁸¹⁾ Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 15 maggio 1997, *TWD/Commissione*, C-355/95 P, ECLI:EU:C:1997:241, punti da 25 a 27.

2.2 Definizioni

54. Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- a) "infrastruttura di accesso": ogni tipo di infrastruttura necessaria ad assicurare l'accesso e l'ingresso degli utenti, via terra o via mare o fiume, a un impianto di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne o a un impianto unimodale ferroviario o per vie navigabili interne, come strade, binari, canali e chiuse;
- b) "aiuti ad hoc": aiuti non concessi nell'ambito di un regime di aiuti;
- c) "intensità di aiuto": importo lordo dell'aiuto calcolato per beneficiario ed espresso come percentuale dei costi ammissibili. Tutti i valori utilizzati sono al lordo di qualsiasi imposta o altro onere.
- d) "regime di aiuti": qualsiasi atto in base al quale, senza che siano necessarie ulteriori misure di attuazione, possono essere concessi aiuti individuali a favore di imprese definite in maniera generale e astratta nell'atto stesso così come qualsiasi atto in base al quale un aiuto non legato a un progetto specifico può essere concesso a una o più imprese per un periodo di tempo indefinito e/o per un ammontare indefinito;
- e) "trasporto combinato": il tipo di trasporto intermodale che soddisfa le condizioni stabilite per il trasporto combinato nella direttiva sui trasporti combinati⁽⁸²⁾;
- f) "infrastruttura dedicata": infrastruttura costruita per imprese individuabili ex ante e adeguata alle loro esigenze;
- g) "attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile": attrezzature utilizzate nei servizi di trasbordo inerenti al trasporto multimodale sostenibile, come i semirimorchi movimentabili con gru, escluse le attrezzature mobili di terminal;
- h) "registro europeo dei veicoli": un registro a norma dell'articolo 47, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)⁽⁸³⁾ e dell'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna⁽⁸⁴⁾;
- i) "piano di valutazione": documento che riguarda uno o più regimi di aiuto e che contiene almeno i seguenti elementi: gli obiettivi del regime di aiuti da valutare, le questioni oggetto della valutazione, gli indicatori di risultato, la metodologia prevista per svolgere la valutazione, gli obblighi di raccolta dei dati, il calendario proposto per la valutazione, compresa la data di presentazione della relazione intermedia e della relazione finale, la descrizione dell'organismo indipendente che

⁽⁸²⁾ Cfr. nota (26).

⁽⁸³⁾ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

⁽⁸⁴⁾ Direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE (GU L 252, del 16.9.2016, pag. 118).

svolge la valutazione o i criteri utilizzati per selezionarlo nonché le modalità previste per assicurare la pubblicità della valutazione;

- j) "costi esterni dei trasporti": i costi generati dagli utenti dei trasporti e non sostenuti da questi ultimi ma dalla società nel suo complesso, in particolare legati alle emissioni di gas a effetto serra, all'inquinamento atmosferico, agli infortuni e ai decessi, al rumore e alla congestione;
- k) "aiuti individuali": aiuti ad hoc e aiuti concessi a singoli beneficiari nel quadro di un regime di aiuti;
- l) "impianto relativo alle vie navigabili interne": qualsiasi impianto di servizio (ad esempio, terminal o impianti di manutenzione o stoccaggio) e le relative infrastrutture di accesso (comprese le apparecchiature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento) situato all'interno dell'UE e utilizzato per prestare servizi di trasporto per vie navigabili interne, esclusi gli impianti o le attrezzature necessari per svolgere attività diverse dal trasporto;
- m) "imbarcazione per la navigazione interna": imbarcazione idonea al trasporto di persone o di merci destinata esclusivamente o essenzialmente alla navigazione lungo le vie navigabili interne, in specchi d'acqua protetti o nelle acque adiacenti a tali specchi d'acqua;
- n) "trasporto intermodale": il trasporto di merci (all'interno di una stessa unità di carico o veicolo) mediante modi di trasporto successivi senza movimentazione delle merci stesse in occasione del cambiamento di modo di trasporto;
- o) "unità di carico intermodale (ILU)": un container, una cassa mobile o un semirimorchio/veicolo stradale a motore per il trasporto di merci o una combinazione di veicoli utilizzati per il trasporto intermodale;
- p) "interoperabilità": flussi ininterrotti di traffico di merci o passeggeri, in particolare tra Stati membri o tra modi di trasporto;
- q) "trasporto terrestre": il trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e su strada⁽⁸⁵⁾;
- r) "attrezzature mobili di terminal": attrezzature utilizzate per il carico, lo scarico e il trasbordo di merci e unità di carico intermodali nonché per il trasporto di merci all'interno dell'area del terminal;
- s) "trasporto multimodale": il trasporto di merci o di passeggeri effettuato utilizzando almeno due modi di trasporto diversi;
- t) "registro nazionale": un registro gestito da uno Stato membro a norma dell'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁶⁾ e a norma dell'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁷⁾;

⁽⁸⁵⁾ Ai sensi dell'articolo 100 del trattato, il titolo VI "Trasporti" del trattato si applica, in linea di principio, solo ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili. Questi tre tipi di trasporto sono generalmente denominati "trasporti terrestri", in contrapposizione ai trasporti marittimi e a quelli aerei.

⁽⁸⁶⁾ Cfr. nota (83).

⁽⁸⁷⁾ Cfr. nota (84).

- u) "nuovo collegamento commerciale lungo vie navigabili interne": un collegamento commerciale riguardante nuove operazioni di linea per il trasporto di merci lungo vie navigabili interne tra almeno due terminal che non sono stati collegati da servizi di linea per il trasporto di merci per almeno 5 anni prima dell'inizio delle operazioni sul collegamento in questione;
- v) "nuovo collegamento ferroviario commerciale per il trasporto di merci": un collegamento commerciale riguardante nuove operazioni ferroviarie di linea per il trasporto di merci tra almeno due terminal che non sono stati collegati da servizi di linea per il trasporto di merci per almeno 5 anni prima dell'inizio delle operazioni sul collegamento in questione;
- w) "nuovo collegamento ferroviario commerciale per il trasporto di passeggeri": un collegamento commerciale riguardante nuove operazioni ferroviarie di linea per il trasporto di passeggeri tra almeno due terminal che non sono stati collegati da servizi di linea per il trasporto di passeggeri per almeno 5 anni prima dell'inizio delle operazioni sul collegamento in questione;
- x) "nuovo operatore": nel settore ferroviario, impresa ferroviaria ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽⁸⁸⁾, che soddisfa entrambe le condizioni seguenti:
 - (i) ha ottenuto il rilascio della licenza ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico per il segmento di mercato pertinente meno di venti anni prima della concessione dell'aiuto;
 - (ii) non è collegata ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, dell'allegato I, del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti a un'impresa ferroviaria che ha ottenuto la licenza ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 14, della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico prima del 1° gennaio 2010;
- y) "attività diverse dai trasporti": servizi commerciali prestati alle imprese di trasporto o ad altri utenti di strutture non connessi al trasporto unimodale o multimodale ferroviario e per vie navigabili interne, compresi i servizi accessori a passeggeri, spedizionieri o altri prestatori di servizi, quali la locazione di uffici, negozi e alberghi;
- z) "diramazione privata": infrastruttura ferroviaria (compresi binari ferroviari ed eventuali altri impianti o attrezzature necessari per il suo funzionamento) di proprietà privata e gestita da privati collegata alle infrastrutture di carico della rete ferroviaria pubblica che non si qualifica come impianto di servizio ai sensi dell'allegato II della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽⁸⁹⁾, nonché qualsiasi infrastruttura dedicata che serve un'infrastruttura ferroviaria di proprietà privata e gestita da privati;
- aa) "terminal multimodale ferroviario e/o per vie navigabili interne utilizzato per il trasporto delle merci ": struttura attrezzata per il trasbordo tra due sistemi ferroviari diversi o tra almeno due modi di trasporto (uno dei quali è ferroviario o per vie

⁽⁸⁸⁾ Cfr. nota (8).

⁽⁸⁹⁾ Cfr. nota (8).

navigabili interne), ad esempio terminal nei porti interni o marittimi, lungo le vie navigabili interne, negli aeroporti e piattaforme logistiche multimodali;

- bb) "impianto di trasporto multimodale ferroviario e/o per vie navigabili interne": impianto di servizio e le relative infrastrutture di accesso (comprese le attrezzature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento) situato all'interno dell'Unione e necessario per fornire servizi di trasporto ferroviario e/o per vie navigabili interne in combinazione con altri modi di trasporto, esclusi gli impianti o le attrezzature necessari per le attività diverse dal trasporto. Tale definizione comprende i terminal multimodali ferroviari e per vie navigabili interne utilizzati per il trasporto delle merci;
- cc) "impianto ferroviario": qualsiasi impianto di servizio (ad esempio, terminal ferroviari per il trasporto di merci o impianti di manutenzione o stoccaggio) e le relative infrastrutture di accesso (comprese le apparecchiature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento) situato all'interno dell'UE, di cui all'allegato II della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽⁹⁰⁾, esclusi gli impianti o le attrezzature necessari per svolgere attività diverse dal trasporto;
- dd) "impresa ferroviaria": qualsiasi impresa pubblica o privata di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽⁹¹⁾;
- ee) "materiale rotabile": uno dei seguenti mezzi di trasporto:
 - (i) locomotive e materiale rotabile per passeggeri, comprese le unità di trazione termiche o elettriche, i treni passeggeri automotori termici o elettrici e le carrozze passeggeri;
 - (ii) carri merci, compresi i veicoli a piano ribassato progettati per l'intera rete e i veicoli progettati per il trasporto di autocarri;
- ff) "trasporto marittimo a corto raggio", il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nell'Europa geografica o tra questi porti e porti situati in paesi non europei con una linea costiera sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa⁽⁹²⁾;
- gg) "piccola e media impresa" ("PMI"): un'impresa che soddisfa le condizioni di cui all'allegato I del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti;
- hh) "avvio dei lavori": la data di inizio dei lavori di costruzione relativi all'investimento oppure la data del primo impegno giuridicamente vincolante ad ordinare attrezzature o di qualsiasi altro impegno che renda irreversibile l'investimento, a seconda di quale condizione si verifichi prima. L'acquisto di terreno e i lavori preparatori quali la richiesta di permessi o la realizzazione di studi di fattibilità non sono considerati come avvio dei lavori. In caso di acquisizioni, per "avvio dei lavori" si intende il momento di acquisizione degli attivi direttamente collegati allo stabilimento acquisito;

⁽⁹⁰⁾ Cfr. nota (8).

⁽⁹¹⁾ Cfr. nota (8).

⁽⁹²⁾ Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni "Lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa: un'alternativa dinamica in una catena di trasporto sostenibile - Seconda relazione biennale di avanzamento", COM (1999) 317 final del 29.6.1999.

- ii) "trasporto terrestre sostenibile": trasporto di merci o passeggeri per ferrovia, vie navigabili interne o trasporto multimodale sostenibile, nel contesto del quale esiste un'alternativa per il medesimo trasporto che determinerebbe costi esterni più elevati;
- jj) "trasporto multimodale sostenibile": trasporto di merci o passeggeri effettuato attraverso almeno due modi di trasporto diversi, in cui almeno uno di questi è la rete ferroviaria o la rete delle vie navigabili interne, o il trasporto su strada, se questo è combinato con il trasporto marittimo a corto raggio;
- kk) "applicazioni telematiche": una qualsiasi delle applicazioni seguenti:
 - (i) le applicazioni per i servizi passeggeri, quali i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione, i sistemi di pagamento, la gestione dei bagagli e la gestione delle coincidenze tra treni e con altri modi di trasporto;
 - (ii) le applicazioni per il trasporto merci, quali i sistemi di informazione (controllo in tempo reale delle merci e dei treni), i sistemi di smistamento e destinazione, i sistemi di prenotazione, pagamento e fatturazione, la gestione delle coincidenze con altri modi di trasporto, la produzione dei documenti elettronici di accompagnamento;
- ll) "operatore di trasporto": qualsiasi impresa che trasporta passeggeri e/o merci nei settori del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e/o multimodale;
- mm) "organizzatore del trasporto": qualsiasi impresa che organizza il trasporto di merci e opera quindi la scelta tra modi di trasporto (ad esempio, imprese di logistica, spedizionieri, operatori di trasporto multimodale);
- nn) "veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne": l'imbarcazione per la navigazione interna o il materiale rotabile.

2.3 Struttura degli orientamenti

- 55. Il capo 3 chiarisce quali misure nel settore dei trasporti terrestri non devono essere notificate alla Commissione prima della loro attuazione.
- 56. Il capo 4 illustra le misure contemplate dai presenti orientamenti ai sensi dell'articolo 93 del trattato. La sezione 4.1 stabilisce le condizioni di compatibilità che si applicano in generale agli aiuti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti. La sezione 4.2 stabilisce condizioni di compatibilità specifiche che si applicano ai diversi tipi di misure di aiuto che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti. Il capo 5 chiarisce le condizioni di compatibilità che si applicano alle misure di aiuto volte al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio. Il capo 6 ribadisce i principi applicabili ai flussi finanziari in seno a imprese ferroviarie integrate verticalmente.
- 57. Il capo 7 stabilisce le condizioni alle quali la Commissione richiederà una valutazione ex post dei regimi notificati a norma dell'articolo 93 del trattato.
- 58. Il capo 8 illustra gli obblighi di comunicazione e monitoraggio degli Stati membri che concedono aiuti a norma dell'articolo 93 del trattato.

59. I capi 9 e 10 coprono la durata dei presenti orientamenti e il calendario per la loro revisione.

3. MISURE NON SOGGETTE A NOTIFICA

60. Quando un intervento statale soddisfa i criteri per qualificarsi come aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato⁽⁹³⁾, in linea di principio gli Stati membri devono notificarlo alla Commissione ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.
61. Gli aiuti di Stato nel settore dei trasporti terrestri non sono soggetti all'obbligo di notifica a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato se soddisfano le condizioni di cui a un regolamento di esenzione per categoria adottato dalla Commissione a norma dell'articolo 1 del regolamento (UE) 2022/2586 del Consiglio⁽⁹⁴⁾ o a norma dell'articolo 1 del regolamento (UE) 2015/1588 del Consiglio⁽⁹⁵⁾.
62. A tale proposito, il regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti riguarda talune categorie di aiuti di Stato che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti nel settore dei trasporti terrestri. Tali misure di aiuto, se concesse in conformità delle condizioni di compatibilità applicabili di cui al regolamento di esenzione per categoria, non danno luogo ad alcuna distorsione significativa della concorrenza e degli scambi e sono pertanto considerate compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e non sono soggette all'obbligo di notifica.
63. Il regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione⁽⁹⁶⁾ contiene inoltre disposizioni che potrebbero esentare dall'obbligo di notifica gli aiuti nel settore dei trasporti terrestri. Ad esempio, gli aiuti a favore di porti interni possono beneficiare di un'esenzione per categoria a norma dell'articolo 56 quater di tale regolamento. Purché tali aiuti non siano destinati principalmente a soddisfare le necessità di coordinamento dei trasporti, ma ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, e siano concessi nel rispetto delle condizioni di compatibilità applicabili di cui al regolamento (UE) n. 651/2014⁽⁹⁷⁾, tali misure di aiuto sono considerate compatibili con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato in quanto non danno luogo a distorsioni significative della concorrenza e degli scambi.

⁽⁹³⁾ Per quanto concerne la nozione di aiuto di Stato, la Commissione fa riferimento alla sua comunicazione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (C/2016/2946) (GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1). Come indicato al punto 211 di tale comunicazione, nel caso della costruzione delle infrastrutture, si può di norma escludere un'incidenza sugli scambi tra Stati membri o una distorsione della concorrenza qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative: i) l'infrastruttura non deve in genere far fronte a una concorrenza diretta, ii) il finanziamento privato deve essere insignificante nel settore e nello Stato membro interessato e iii) l'infrastruttura non deve essere concepita per favorire un'impresa o un settore specifico in modo selettivo, ma deve recare beneficio alla società nel suo insieme.

⁽⁹⁴⁾ Regolamento (UE) 2022/2586 del Consiglio, del 19 dicembre 2022, sull'applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a determinate categorie di aiuti di Stato nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale (GU L 338 del 30.12.2022, pag. 35).

⁽⁹⁵⁾ Regolamento (UE) 2015/1588 del Consiglio, del 13 luglio 2015, sull'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a determinate categorie di aiuti di Stato orizzontali (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 1).

⁽⁹⁶⁾ Cfr. nota (67).

⁽⁹⁷⁾ Cfr. nota (67).

64. Il regolamento (UE) 2023/2831 della Commissione⁽⁹⁸⁾ si applica anche ai trasporti terrestri. Analogamente, la compensazione concessa alle imprese che forniscono SIEG nel settore dei trasporti terrestri rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2023/2832 della Commissione⁽⁹⁹⁾. Si ritiene che le misure che soddisfano i criteri di tali regolamenti non incidano in alcun modo sulla concorrenza e sugli scambi nel mercato interno. Tali misure "de minimis" non sono soggette all'obbligo di notifica in quanto si ritiene che non soddisfino tutti i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

4. AIUTI CHE SODDISFANO LE NECESSITÀ DI COORDINAMENTO DEI TRASPORTI

4.1 Condizioni generali di compatibilità

65. La presente sezione illustra le condizioni generali di compatibilità applicabili alle categorie di aiuti di cui alla sezione 4.2. Nel valutare se le misure di aiuto nei settori del trasporto ferroviario, del trasporto per vie navigabili interne e del trasporto multimodale sostenibile soddisfino le necessità di coordinamento dei trasporti ai sensi dell'articolo 93 del trattato, la Commissione analizzerà il rispetto dei principi delineati nella presente sezione (punti da 66 a 86). Le condizioni di cui alla sezione 4.2 per ciascuna categoria di aiuto specifica forniscono chiarimenti su alcune delle condizioni generali di compatibilità illustrate nella presente sezione, in particolare nella sezione 4.1.1 (Key compatibility conditions).

4.1.1 Condizioni chiave di compatibilità

Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti

66. Gli aiuti devono contribuire allo sviluppo del settore dei trasporti terrestri verso un trasporto terrestre sostenibile e/o il completamento di un mercato integrato dell'UE in cui siano garantiti flussi ininterrotti di traffico di merci e passeggeri tra le reti nazionali e i modi di trasporto, rispondendo in tal modo alle necessità di coordinamento dei trasporti.

Necessità dell'aiuto

67. L'aiuto deve essere necessario per conseguire l'obiettivo di coordinamento dei trasporti individuato dalla misura specifica in linea con il punto 66. Ciò si verifica, ad esempio, quando l'aiuto è destinato a gestire uno specifico fallimento del mercato (ossia una situazione in cui l'aiuto in questione può determinare uno sviluppo sostanziale del settore dei trasporti terrestri che il mercato da solo non è in grado di realizzare, ad esempio lo spostamento verso un trasporto terrestre sostenibile e/o verso il completamento di un mercato integrato dell'UE nel contesto del quale sono garantiti flussi ininterrotti di traffico di merci e passeggeri tra le reti nazionali e i modi di trasporto). I fallimenti del mercato che compromettono il trasferimento a forme sostenibili di trasporto terrestre possono verificarsi, ad esempio, quando vi sono: i) disparità di prezzo tra le diverse forme di trasporto imputabili a esternalità negative che non sono prese in considerazione; ii) difficoltà incontrate dagli operatori del mercato nell'accedere ai finanziamenti del mercato in ragione di asimmetrie delle informazioni; iii) carenze di coordinamento tra gli operatori

⁽⁹⁸⁾ Regolamento (UE) 2023/2831 della Commissione, del 13 dicembre 2023, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti "de minimis" (GU L, 2023/2831, 15.12.2023).

⁽⁹⁹⁾ Regolamento (UE) 2023/2832 della Commissione, del 13 dicembre 2023, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore ("de minimis") concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale (GU L 2023/2832 del 15.12.2023, pag. 1).

del mercato o, più in generale, iv) investimenti che comportano esternalità positive ma non sono sufficientemente redditizi per il beneficiario potenziale.

Adeguatezza degli aiuti

68. L'aiuto deve essere adeguato al conseguimento dell'obiettivo individuato del coordinamento dei trasporti. In linea di principio, un aiuto non è considerato adeguato se lo stesso risultato può essere conseguito mediante uno strumento politico meno distorsivo (quali strumenti di mercato o normativi) o con una forma di strumento di aiuto meno distorsiva (quali garanzie o anticipi rimborsabili) rispetto alla fornitura di strumenti non rimborsabili, quali le sovvenzioni dirette.

Effetto di incentivazione degli aiuti

69. L'aiuto deve indurre il beneficiario a modificare il suo comportamento o a intraprendere un'attività economica supplementare che non svolgerebbe in assenza dell'aiuto o che svolgerebbe in misura minore o diversa. Dimostrare un effetto di incentivazione comporta l'individuazione dello scenario di fatto e del probabile scenario controfattuale in assenza di aiuti⁽¹⁰⁰⁾.
70. Inoltre, per quanto concerne specificamente gli aiuti agli investimenti, questi ultimi sono privi di effetto di incentivazione se l'avvio dei lavori relativi al progetto avviene prima che il beneficiario presenti una domanda scritta di aiuto alle pertinenti autorità pubbliche⁽¹⁰¹⁾. Qualora il beneficiario dia inizio all'attuazione di un progetto prima di presentare domanda di aiuto, gli aiuti concessi per tale progetto non saranno considerati compatibili con il mercato interno. In linea di principio, gli aiuti concessi per coprire i costi di conformità rispetto alle norme dell'UE non hanno alcun effetto di incentivazione. Di regola possono avere un effetto di incentivazione soltanto gli aiuti che consentono di andare oltre le norme dell'UE. Tuttavia nei casi in cui la norma dell'UE pertinente è già stata adottata ma non è ancora entrata in vigore l'aiuto può avere un effetto di incentivazione se fa sì che l'investimento sia realizzato e completato almeno 12 mesi prima dell'entrata in vigore della norma, salvo se altrimenti indicato nelle sezioni da 4.2.2.1 a 4.2.2.5. Per non dissuadere gli Stati membri dal fissare norme nazionali vincolanti più rigorose o più ambiziose delle corrispondenti norme dell'UE, le misure di aiuto possono avere un effetto di incentivazione a prescindere dalla presenza di tali norme nazionali. Lo stesso vale per gli aiuti concessi in presenza di norme nazionali vincolanti adottate in assenza di norme dell'UE.

⁽¹⁰⁰⁾ Tale scenario deve essere credibile ed autentico e deve integrare i fattori decisionali prevalenti al momento della decisione relativa al progetto da parte del beneficiario dell'aiuto. Gli Stati membri possono attingere a documenti ufficiali del consiglio di amministrazione, valutazioni dei rischi, relazioni finanziarie, piani aziendali interni, pareri di esperti e altri studi relativi al progetto in esame. Per dimostrare l'effetto di incentivazione gli Stati membri possono utilizzare la documentazione contenente informazioni sulle previsioni della domanda e dei costi nonché sulle previsioni finanziarie, i documenti sottoposti a un comitato di investimento che analizzano gli scenari di investimento/operativi o i documenti forniti agli istituti finanziari. Tali documenti devono essere contemporanei al processo decisionale riguardante il progetto o l'attività.

⁽¹⁰¹⁾ La domanda di aiuto può assumere varie forme, ad esempio può essere presentata come offerta nell'ambito di una procedura di gara competitiva per l'aggiudicazione dell'attività sovvenzionata. Qualunque domanda deve contenere come minimo il nome del richiedente, una descrizione del progetto o attività, compresa la sua ubicazione, e l'importo dell'aiuto necessario per realizzarlo.

71. L'ammontare di aiuti per singolo beneficiario dovrebbe essere limitato al minimo necessario al fine di incentivare il beneficiario a realizzare l'attività o il progetto sovvenzionato. Tale minimo può essere individuato come percentuale rispetto ai costi ammissibili del progetto sovvenzionato o dell'attività sovvenzionata, come specificato in ciascuna categoria specifica nella sezione 4.2. Sebbene la valutazione della proporzionalità sia solitamente effettuata da una prospettiva ex ante, in casi eccezionali in cui gli sviluppi futuri dei costi e delle entrate sono soggetti a un forte incertezza e vi è una notevole asimmetria in termini di informazione, può essere molto difficile definire l'importo necessario dell'aiuto di Stato su base interamente ex ante; in tali casi, oltre a una quantificazione ex ante, gli Stati membri possono introdurre meccanismi ex post quali un recupero o un monitoraggio dei costi al fine di garantire la proporzionalità, mantenendo nel contempo gli incentivi per i beneficiari a ridurre al minimo i costi e a sviluppare le loro attività in modo più efficiente nel corso del tempo.
72. Per quanto concerne gli aiuti agli investimenti, se non diversamente specificato per le categorie particolari di aiuti di cui alla sezione 4.2.2, gli aiuti sono considerati proporzionati se corrispondono ai costi supplementari netti necessari per conseguire l'obiettivo della misura di aiuto, rispetto allo scenario controfattuale in assenza di aiuti ("deficit di finanziamento"). Al fine di calcolare il deficit di finanziamento è necessario calcolare:
- a) le entrate e i costi stimati, compresi gli investimenti, il valore operativo e quello finale del progetto ("scenario fattuale") così come quelli del progetto alternativo che il beneficiario dell'aiuto realizzerebbe verosimilmente in assenza di aiuti ("scenario controfattuale");
 - b) il costo medio ponderato del capitale (*weighted average cost of capital* - "WACC") stimato del beneficiario per attualizzare i flussi di cassa futuri;
 - c) il valore attuale netto ("VAN") per lo scenario fattuale e quello controfattuale, nel corso della durata del progetto.
73. Sulla base degli elementi di cui alle lettere da a) a c), il deficit di finanziamento corrisponde alla differenza tra i valori attuali netti del progetto nello scenario fattuale e in quello controfattuale, nel corso della durata del progetto, attualizzati a livello di WACC. Tutte le ipotesi e le scelte metodologiche su cui si basa il calcolo del deficit di finanziamento devono essere spiegate e motivate. L'analisi degli scenari tanto fattuali quanto controfattuali deve tenere conto di qualsiasi misura di aiuto di Stato esistente o prevista, quali gli aiuti al funzionamento e/o un diverso tipo di pertinente aiuto agli investimenti che incida sull'analisi del deficit di finanziamento.
74. Un esempio di uno scenario controfattuale consiste nel fatto che il beneficiario non svolge alcuna attività o non effettua investimenti, oppure continua la propria attività senza alcun cambiamento. Se si dimostra che lo scenario controfattuale è credibile, il deficit di finanziamento può essere calcolato approssimativamente sulla base del livello del valore attuale netto negativo del progetto nello scenario fattuale in assenza di aiuto per la durata del progetto (ipotizzando implicitamente che il valore attuale netto dello scenario controfattuale sia pari a zero)⁽¹⁰²⁾.

⁽¹⁰²⁾ In mancanza di un progetto alternativo, la Commissione verificherà che l'importo dell'aiuto non superi il minimo necessario affinché il progetto sovvenzionato sia sufficientemente redditizio, ad esempio rendendo

75. La distorsione della concorrenza inerente agli aiuti non deve compromettere gli interessi generali dell'UE⁽¹⁰³⁾. Nel valutare se gli effetti negativi della misura sulla concorrenza e sugli scambi siano limitati, la Commissione può considerare l'impatto prevedibile che la misura di aiuto, in particolare se consiste in un aiuto ad hoc, può avere sulla concorrenza tra imprese che operano sul mercato o sui mercati dei trasporti interessati, compresi i mercati a monte o a valle, e il rischio di creare sovraccapacità.
76. In linea di principio, la Commissione ritiene che i regimi di aiuti abbiano meno probabilità di avere un effetto negativo sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri rispetto agli aiuti ad hoc. In ogni caso, al fine di limitare eventuali effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi, la Commissione approverà soltanto i regimi di aiuti al funzionamento per una durata massima di cinque anni e i regimi di aiuti agli investimenti per una durata massima di 10 anni⁽¹⁰⁴⁾. Qualora uno Stato membro intenda prorogare un regime di aiuti al di là di tali termini, dovrebbe presentare una nuova notifica al fine di consentire alla Commissione di riesaminarlo alla luce dei risultati ottenuti e, se del caso, di autorizzarne il rinnovo.

4.1.2 Conformità rispetto ad altre disposizioni del diritto dell'Unione

77. Un aiuto di Stato non può essere dichiarato compatibile con il mercato interno se l'aiuto o le sue modalità che sono così indissolubilmente legate all'oggetto dell'aiuto da rendere impossibile una loro valutazione isolata (compreso il metodo di finanziamento quando è parte integrante della misura) comportano una violazione del diritto dell'Unione⁽¹⁰⁵⁾. Ciò può verificarsi, ad esempio, nel caso in cui, per ricevere l'aiuto, il beneficiario abbia l'obbligo di avere la propria sede nello Stato membro interessato o di essere prevalentemente stabilito in tale Stato membro oppure il beneficiario sia soggetto all'obbligo di utilizzare beni prodotti sul territorio nazionale o servizi effettuati a partire dal territorio nazionale.

possibile l'ottenimento di un tasso di rendimento interno (TRI) corrispondente al tasso di rendimento settoriale o specifico per le imprese. Possono anche essere usati a questo scopo i normali tassi di rendimento richiesti dal beneficiario in altri progetti di investimento di natura simile, il suo costo complessivo del capitale o i rendimenti abitualmente registrati nell'industria in questione. Tutti i costi e i benefici pertinenti previsti devono essere calcolati nel corso della durata del progetto.

- ⁽¹⁰³⁾ Sebbene l'articolo 93 del trattato non presenti alcun riferimento analogo alla seconda frase dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, a norma del quale gli aiuti possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno solo se non alterano le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha già chiarito che la Commissione, nel valutare una misura di aiuto ai sensi dell'articolo 93 del trattato, deve verificare che l'aiuto non pregiudichi gli interessi generali dell'UE (cfr. sentenza della Corte di giustizia del 12 ottobre 1978, *Commissione/Belgio*, causa 156/77, di cui alla nota 30, punto 10).
- ⁽¹⁰⁴⁾ Ciò significa che gli aiuti potrebbero essere concessi nell'ambito di regimi approvati entro un periodo massimo di cinque anni (in caso di regimi di aiuti al funzionamento) o dieci anni (in caso di regimi di aiuti agli investimenti) a decorrere dalla data di notifica della decisione con cui la Commissione dichiara l'aiuto compatibile.
- ⁽¹⁰⁵⁾ Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 22 marzo 1977, *Iannelli & Volpi SpA*, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, punto 14; sentenza della Corte di giustizia del 15 giugno 1993, *Matra SA/Commissione*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, punto 41, e sentenza della Corte di giustizia del 31 gennaio 2023, *Commissione/Braesch e a.*, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, punti da 96 a 99.

4.1.3 Cumulo

78. Gli aiuti possono essere concessi nell'ambito di più regimi di aiuto o cumulati con aiuti ad hoc o "de minimis" concernenti gli stessi costi ammissibili, a condizione che l'importo totale dell'aiuto a favore degli stessi costi ammissibili non determini una sovracompensazione o non superi l'importo massimo di aiuto consentito a norma dei presenti orientamenti. Qualora permetta di cumulare l'aiuto nell'ambito di una misura con l'aiuto concesso nell'ambito di altre misure per gli stessi costi ammissibili, lo Stato membro deve specificare, per ciascuna misura, il metodo utilizzato per garantire il rispetto di questa condizione.
79. I finanziamenti dell'UE gestiti a livello centrale che non sono direttamente o indirettamente controllati dallo Stato membro non costituiscono aiuti di Stato. Qualora i finanziamenti dell'UE siano combinati con aiuti di Stato, lo Stato membro deve garantire che l'importo totale del finanziamento pubblico concesso per gli stessi costi ammissibili non determini una sovracompensazione.

4.1.4 Trasparenza

80. L'aiuto deve essere concesso in modo trasparente.
81. Se gli aiuti vengono concessi in forma diversa da una sovvenzione, il loro importo deve essere convertito nel corrispondente equivalente sovvenzione lordo. Gli aiuti erogabili in più rate devono essere calcolati in base al loro valore al momento della concessione. Il tasso di interesse da applicare ai fini dell'attualizzazione e del calcolo dell'importo dell'aiuto nel contesto di un prestito agevolato⁽¹⁰⁶⁾ costituisce il tasso di riferimento applicabile al momento della concessione, fissato in conformità alla comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione⁽¹⁰⁷⁾.
82. Al fine di ridurre gli effetti negativi dell'aiuto assicurando che i concorrenti abbiano accesso a informazioni pertinenti riguardo alle attività sostenute, lo Stato membro interessato deve garantire la pubblicazione sulla piattaforma *Transparency Award Module* della Commissione⁽¹⁰⁸⁾ o in un sito web esaustivo, a livello regionale o nazionale, delle informazioni seguenti:
- a) il testo integrale della decisione di concessione dell'aiuto individuale o del regime di aiuti approvato e le relative disposizioni di applicazione, oppure un link che vi dia accesso;
 - b) informazioni in merito a ciascun aiuto individuale superiore a 100 000 EUR utilizzando la struttura di cui all'allegato II dei presenti orientamenti⁽¹⁰⁹⁾.
83. Gli Stati membri devono garantire che i loro siti web completi in materia di aiuti di Stato di cui al punto 82 siano concepiti in modo da consentire un facile accesso alle informazioni. Essi devono pubblicare le informazioni in un formato foglio di calcolo aperto che consenta di ricercare, estrarre e scaricare i dati in modo efficace e di

⁽¹⁰⁶⁾ Un prestito a un tasso di interesse inferiore a quello di mercato.

⁽¹⁰⁷⁾ GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

⁽¹⁰⁸⁾ "Ricerca pubblica della banca dati per la trasparenza degli aiuti di Stato", disponibile all'indirizzo: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=it>.

⁽¹⁰⁹⁾ Su richiesta motivata di uno Stato membro, si può derogare a tale obbligo qualora una pubblicazione dettagliata completa pregiudicherebbe la concorrenza nei processi di assegnazione successivi, ad esempio consentendo offerte strategiche.

condividerli agevolmente su Internet, ad esempio in formato CSV o XML. Il pubblico deve avere accesso al sito senza restrizioni e senza obbligo di registrazione.

84. Per i regimi sotto forma di agevolazioni fiscali, le condizioni di cui al punto 82, lettera b), sono considerate soddisfatte se gli Stati membri pubblicano le informazioni richieste per gli importi degli aiuti individuali in base ai seguenti intervalli (in milioni di EUR):

0,1 -0,5;

0,5-1;

1-2;

2-5;

5-10;

10-30;

30-60;

60-100;

100-250; e

250 e oltre.

85. Gli Stati membri devono pubblicare le informazioni menzionate al punto 82, lettera b), entro sei mesi dalla data di concessione dell'aiuto o, per gli aiuti concessi sotto forma di agevolazioni fiscali, entro un anno dalla data prevista per la presentazione della dichiarazione fiscale⁽¹¹⁰⁾. Per gli aiuti inizialmente considerati illegali ma successivamente ritenuti compatibili, gli Stati membri sono tenuti a pubblicare tali informazioni entro sei mesi dalla decisione della Commissione che dichiara gli aiuti compatibili. Per consentire l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato previste dal trattato, le informazioni devono rimanere disponibili per un periodo di almeno 10 anni dalla data in cui l'aiuto è stato concesso.
86. La Commissione pubblicherà sul proprio sito web i link ai siti internet sugli aiuti di Stato di cui al punto 82, lettera b).

4.2 Condizioni di compatibilità per categorie particolari di aiuti per il coordinamento dei trasporti

87. La presente sezione descrive e precisa alcuni aspetti delle condizioni chiave di compatibilità di cui alla sezione 4.1.1 per ciascun tipo di aiuto per il coordinamento dei trasporti oggetto dei presenti orientamenti.

4.2.1 Aiuti al funzionamento

4.2.1.1 Aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti

88. I presenti orientamenti stabiliscono norme in materia di aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti che possono essere concessi agli operatori di trasporto e/o agli organizzatori dei trasporti che scelgono soluzioni sostenibili di trasporto terrestre.

⁽¹¹⁰⁾ Nel caso in cui non esista alcun requisito formale di dichiarazione annuale, la data di concessione ai fini della codifica è il 31 dicembre dell'anno per il quale è stato concesso l'aiuto.

89. Gli aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti possono riguardare le operazioni di trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e/o multimodale sostenibile (ossia quelle che comprendono almeno una tratta ferroviaria, per vie navigabili interne o mediante trasporto marittimo a corto raggio).
90. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti devono soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla presente sezione e alla sezione 4.1.

Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti

91. In linea con i principi generali di cui al punto 66, la Commissione ritiene che gli aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti possano promuovere un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili, a condizione che affrontino le disparità di prezzo tra i diversi modi di trasporto terrestre e convincano gli utenti dei trasporti a scegliere modi sostenibili di trasporto terrestre. Le disparità di prezzo si verificano quando le esternalità negative non sono sufficientemente prese in considerazione nel prezzo del servizio di trasporto terrestre.

Necessità dell'aiuto

92. In questa fase dello sviluppo del mercato dei trasporti, i costi esterni dei trasporti non sono sufficientemente presi in considerazione nel prezzo dei servizi di trasporto. Ne consegue che il prezzo di tali servizi non rispecchia pienamente il costo sociale del modo di trasporto sottostante. Nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente si è indicato che per garantire una fissazione dei prezzi equa ed efficiente in tutti i modi di trasporto è necessaria una serie completa di misure⁽¹¹⁾. Una tale fissazione dei prezzi farebbe assumere la piena responsabilità dei costi generati a chi inquina e chi utilizza i trasporti e aiuterebbe gli utenti a compiere scelte in linea con ciò che è meglio per la società. La strategia prevede soltanto che i costi esterni siano pienamente presi in considerazione all'interno dell'UE entro il 2050. Di conseguenza, ai fini del conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo, potrebbero essere necessari aiuti volti a ridurre tali costi esterni prima di detta data.
93. Spesso i servizi di trasporto terrestre sostenibile non sono competitivi con alternative più inquinanti, quali i servizi di trasporto esclusivamente su strada. Finché il prezzo di servizi concorrenti più inquinanti non rispecchierà pienamente i loro costi per la società, è improbabile che il mercato da solo garantisca un livello di diffusione di modi di trasporto terrestre sostenibile in linea con gli obiettivi perseguiti dal Green Deal europeo. Alla luce dei principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene che, in presenza delle esternalità negative associate a modi di trasporto concorrenti quali il trasporto su strada e quello aereo, siano necessari aiuti al funzionamento per ridurre i costi esterni dei trasporti al fine di sostenere il trasferimento modale verso la ferrovia, le vie navigabili interne e il trasporto multimodale sostenibile.

Adeguatezza degli aiuti

94. In linea con i principi generali di cui al punto 68, la Commissione ritiene che gli aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti siano uno strumento adeguato⁽¹²⁾ per

⁽¹¹⁾ Cfr. punto 47 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente di cui alla nota (20).

⁽¹²⁾ Per quanto concerne la forma di aiuto, nella sua prassi decisionale precedente in materia di aiuti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti, la Commissione non ha sollevato obiezioni nei confronti di aiuti sotto forma di sovvenzioni dirette (cfr., tra l'altro, decisione della Commissione, del

mantenere o aumentare il trasferimento a modi di trasporto terrestri sostenibili qualora l'aiuto in questione affronti le disparità di prezzo tra i diversi modi di trasporto dovute a esternalità negative e convinca gli utenti dei trasporti a scegliere modi di trasporto terrestri sostenibili.

Effetto di incentivazione degli aiuti

95. Gli aiuti dovrebbero incentivare il mantenimento o l'aumento del trasferimento a modi di trasporto terrestre sostenibile in linea con i principi generali di cui al punto 69. Al fine di rispettare tali principi generali e garantire che l'aiuto modifichi il comportamento del beneficiario e incentivi un trasferimento modale, dovrebbero essere soddisfatte le condizioni illustrate di seguito.
96. Innanzitutto, l'aiuto dovrebbe essere concesso soltanto se un modo di trasporto concorrente più inquinante costituisce un'alternativa valida sul piano commerciale rispetto al modo di trasporto sostenuto dall'aiuto. Tale sostenibilità dipende dai costi di esercizio, dalla disponibilità e dall'accessibilità di terminal, reti e connessioni adeguati e da altri fattori quali le differenze nei tempi di transito. La Commissione ritiene che per i servizi passeggeri esista sempre un'alternativa valida sul piano commerciale più inquinante rispetto al trasporto ferroviario o per vie navigabili interne. Nel settore del trasporto merci, in cui la competitività dipende dalla distanza percorsa dalle operazioni di trasporto⁽¹¹³⁾, si può solitamente presumere la concorrenza con il trasporto esclusivamente su strada:
- a) nei casi di trasporto multimodale in cui la distanza percorsa dal modo di trasporto sostenuto dall'aiuto è inferiore a:
 - (i) 800 km per il trasporto ferroviario;
 - (ii) 375 km per il trasporto per vie navigabili interne;
 - (iii) 750 km per il trasporto marittimo a corto raggio; e
 - b) nei casi di trasporto unimodale in cui la distanza percorsa dal modo di trasporto che beneficia dell'aiuto è inferiore a:
 - (i) 350 km per il trasporto ferroviario⁽¹¹⁴⁾;
 - (ii) 375 km per il trasporto per vie navigabili interne.
97. Per le operazioni nel settore del trasporto merci oltre le distanze di cui al punto 96, lo Stato membro deve dimostrare che un modo di trasporto concorrente più inquinante rispetto a quello sostenuto dall'aiuto (ad esempio il trasporto esclusivamente su strada)

21 maggio 2024, nel caso SA.108800, Germania, *Sostegno al trasporto ferroviario di merci (trasporto a carro singolo e a gruppo di carri)* (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale); decisione della Commissione, dell'11 dicembre 2023, nel caso SA.109142, Francia, *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale); e decisione della Commissione, del 30 maggio 2023, SA.104156, Italia, *Incentivo Sea Modal Shift* (GU C 203 del 9.6.2023, pag. 16).

⁽¹¹³⁾ Studio a sostegno della valutazione d'impatto sulla modifica della direttiva sui trasporti combinati (Ricardo *et al.* (2023)).

⁽¹¹⁴⁾ Tale soglia non si applica nel caso del trasporto ferroviario unimodale organizzato come operazioni a carro singolo, in quanto tale tipo di trasporto ferroviario unimodale è meno redditizio del trasporto esclusivamente su strada, indipendentemente dalla distanza percorsa, a causa dei costi di raccolta e aggregazione di carri di clienti diversi.

è un'alternativa valida sotto il profilo commerciale rispetto alle operazioni sostenute dall'aiuto e stabilire a quale distanza il modo di trasporto concorrente più inquinante diventa non competitivo sotto il profilo dei costi e quindi non valido sotto il profilo commerciale per il tipo di operazioni sostenute.

98. In secondo luogo, in linea di principio, gli aiuti non possono essere concessi per il trasporto su rotte che hanno stabilito vincoli di capacità tali da impedire l'aumento o il mantenimento del trasferimento modale. Questa condizione mira a garantire che le prospettive di mantenere o aumentare il trasferimento modale siano realistiche. Se lo Stato membro intende sostenere il trasporto su rotte soggette a vincoli di capacità stabiliti, dovrà spiegare quali altre misure saranno adottate per eliminare o ridurre tali vincoli. Per i regimi di aiuto, ciò significa che lo Stato membro deve impegnarsi a garantire che gli aiuti non siano concessi se vi sono notevoli vincoli di capacità che inciderebbero sulle operazioni di trasporto e, in ultima analisi, impedirebbero il mantenimento o l'aumento di un trasferimento al modo di trasporto più sostenibile. Se vi sono vincoli di capacità effettivi o previsti, lo Stato membro dovrebbe garantire che siano messe in atto soluzioni volte a eliminare o ridurre tali vincoli affinché il trasferimento modale previsto derivante dall'aiuto possa essere conseguito.
99. In terzo luogo, le imprese ferroviarie e gli operatori del trasporto per vie navigabili interne e del trasporto marittimo a corto raggio devono rendere pubbliche tutte le informazioni pertinenti in merito agli aiuti ricevuti⁽¹¹⁵⁾. La pubblicità mira ad aumentare la consapevolezza in merito alle misure disponibili per ridurre il divario di competitività tra modi di trasporto terrestre sostenibile e alternative concorrenti più inquinanti, aumentando in tal modo la domanda di servizi di trasporto terrestre sostenibile necessari per stimolare un trasferimento modale.
100. Infine, per garantire che gli aiuti siano concessi soltanto per servizi di trasporto terrestre sostenibile effettivamente prestati, gli aiuti dovrebbero essere concessi sulla base delle unità effettive di servizio di trasporto fornite⁽¹¹⁶⁾ e non su una base forfettaria.
101. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione se lo Stato membro rispetta i principi generali di cui al punto 69, come chiarito ai punti da 97 a 100.

Proporzionalità

102. In linea con i principi generali di cui al punto 71, l'aiuto può raggiungere fino al 75 % dei costi ammissibili.
103. I costi ammissibili sono la parte dei costi esterni dei trasporti evitata dall'uso unimodale o multimodale della ferrovia e/o delle vie navigabili interne e/o dall'uso del trasporto marittimo a corto raggio nel contesto di un trasporto multimodale sostenibile rispetto ai modi di trasporto concorrenti più inquinanti (ossia i costi esterni dei trasporti evitati)⁽¹¹⁷⁾. In presenza di più soluzioni alternative concorrenti che determinano livelli d'inquinamento più elevati, il limite corrisponde al differenziale dei costi più elevato fra tali diverse soluzioni.

⁽¹¹⁵⁾ Tra le quali figurano almeno le informazioni seguenti: autorità che concede l'aiuto, data di concessione dell'aiuto, importi degli aiuti ricevuti, periodo e operazioni oggetto dell'aiuto.

⁽¹¹⁶⁾ Ad esempio, passeggeri-km per i servizi di trasporto passeggeri o tonnellate-km o veicolo-km per i servizi di trasporto merci o, più in generale, l'unità di produzione del servizio di trasporto.

⁽¹¹⁷⁾ Gli Stati membri possono utilizzare la metodologia dei costi esterni per coprire eventuali costi di esercizio, compresi i costi di esercizio relativi all'uso dell'infrastruttura.

104. Lo Stato membro deve fornire un'analisi comparativa trasparente, motivata e quantificata dei costi esterni tra il modo di trasporto sostenuto (trasporto ferroviario, trasporto per vie navigabili interne e/o trasporto multimodale sostenibile, comprendente almeno una tratta ferroviaria, per vie navigabili interne o di trasporto marittimo a corto raggio) e l'opzione concorrente alternativa più inquinante. In linea di principio lo Stato membro dovrebbe fare riferimento al manuale della Commissione sui costi esterni dei trasporti⁽¹¹⁸⁾, come modificato o sostituito, al fine di confrontare i costi esterni tra i diversi modi di trasporto, a meno che non presentino prove adeguate per giustificare una metodologia diversa per la stima dei costi esterni effettivi. Il metodo utilizzato e i calcoli effettuati devono essere resi pubblici.

Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri

105. Al fine di garantire che l'aiuto non comprometta gli interessi generali dell'Unione creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti al funzionamento destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti devono essere concessi in linea con i principi generali di cui ai punti 75 e 76.
106. In linea di principio, gli aiuti dovrebbero essere concessi sotto forma di regimi di aiuti in quanto sono suscettibili di avere un effetto distorsivo più limitato sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri rispetto ad aiuti ad hoc.

4.2.1.2 Aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali

107. I presenti orientamenti stabiliscono norme specifiche in materia di aiuti per l'avvio di:
- a) nuovi collegamenti commerciali per il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne di merci e/o organizzatori dei trasporti che raccolgono la domanda e organizzano operazioni regolari di trasporto merci tra terminal di trasporto;
 - b) nuovi collegamenti ferroviari commerciali per il trasporto di passeggeri da parte di imprese ferroviarie che organizzano servizi di linea per il trasporto di passeggeri tra terminal di trasporto situati in Stati membri diversi ("servizi di trasporto ferroviario transfrontaliero di passeggeri") o a più di 400 chilometri l'uno dall'altro ("servizi di trasporto ferroviario di passeggeri su lunga distanza").
108. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti all'avvio di nuovi collegamenti commerciali devono soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla presente sezione e alla sezione 4.1.

Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti

109. In linea con i principi generali di cui al punto 66, la Commissione ritiene che gli aiuti all'avvio di nuovi collegamenti commerciali possano promuovere un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili, in quanto tali aiuti garantiscono l'esistenza di un numero sufficiente di servizi di trasporto che colleghino i terminal di trasporto. La creazione di nuovi collegamenti commerciali per il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne di merci nonché di nuovi collegamenti per il trasporto ferroviario transfrontaliero e/o a lunga distanza di passeggeri è fondamentale ai fini dello sviluppo

⁽¹¹⁸⁾ Commissione europea, direzione generale della Mobilità e dei trasporti, Essen, H., Fiorello, D., El Beyroudy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, Ufficio delle pubblicazioni, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne ed è essenziale per consentire un trasporto multimodale sostenibile.

Necessità dell'aiuto

110. La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente contempla tra i suoi obiettivi lo sviluppo di collegamenti ferroviari e per vie navigabili interne⁽¹¹⁹⁾. Per quanto concerne il trasporto merci, la piena diffusione del trasporto ferroviario risente dell'assenza di alcuni collegamenti chiave tra i terminal di trasporto⁽¹²⁰⁾ e sono necessarie azioni per sfruttare il potenziale inespresso del trasporto per vie navigabili interne⁽¹²¹⁾, in particolare per collegare il più possibile la rete europea delle vie navigabili interne ad altri modi di trasporto⁽¹²²⁾. Per quanto concerne il trasporto passeggeri, il trasporto ferroviario non sfrutta appieno il proprio potenziale, in particolare non come mezzo di trasporto a lunga distanza e/o transfrontaliero, in particolare durante le ore notturne⁽¹²³⁾.
111. Al fine di sviluppare ulteriormente i collegamenti ferroviari e per vie navigabili interne, gli Stati membri potrebbero dover concedere aiuti a sostegno dell'avvio di nuovi collegamenti commerciali per il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne di merci, nonché di nuovi collegamenti per il trasporto ferroviario transfrontaliero e/o a lunga distanza di passeggeri. Ciò è dovuto al fatto che le forze di mercato da sole non sempre portano gli operatori dei trasporti e gli organizzatori dei trasporti a investire in nuovi collegamenti ferroviari o per vie navigabili interne, in quanto tali collegamenti possono essere soggetti a carenze di coordinamento. In particolare, gli operatori possono sostenere costi fissi significativi per l'avvio di nuovi collegamenti e tali collegamenti possono diventare redditizi soltanto se un volume sufficiente di clienti li utilizza. In assenza di tale volume minimo, l'operatore non sarebbe in grado, a breve termine, di realizzare utili sufficienti a compensare le perdite di esercizio subite nei primi anni di esercizio del nuovo collegamento commerciale e, pertanto, non lo svilupperebbe. Gli aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali possono ridurre la barriera all'ingresso per l'avvio di nuovi collegamenti riducendo l'importo delle perdite di esercizio annuali sostenute dagli operatori di trasporto e dagli organizzatori dei trasporti durante i primi anni di esercizio del nuovo collegamento.
112. Alla luce dei principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali per il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne di merci e/o nuovi collegamenti per il trasporto ferroviario transfrontaliero e/o a lunga distanza di passeggeri possano essere necessari al fine di soddisfare le necessità di coordinamento dei trasporti, se affrontano in maniera efficace tale fallimento del mercato, tenendo conto nel contempo di qualsiasi altra politica e misura già in vigore per risolvere lo stesso fallimento del mercato. Di conseguenza lo Stato membro deve dimostrare che, al momento della concessione dell'aiuto, anche con qualsiasi altro sostegno in vigore a favore di un trasporto terrestre sostenibile, nessun operatore intende sviluppare commercialmente il nuovo collegamento commerciale in questione.

⁽¹¹⁹⁾ Cfr. i punti 33 e 42 della strategia per una mobilità sostenibile di cui alla nota (20).

⁽¹²⁰⁾ Cfr. punto 43 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente di cui alla nota (20).

⁽¹²¹⁾ Cfr. punto 44 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente di cui alla nota (20).

⁽¹²²⁾ Cfr. nota (25), punto 2.1.2.

⁽¹²³⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, *Piano d'azione per promuovere il trasporto ferroviario di passeggeri transfrontaliero e a lunga percorrenza* (COM(2021) 810 final del 14.12.2021).

Adeguatezza degli aiuti

113. La domanda di nuovi servizi commerciali nei primi anni di esercizio potrebbe non essere sufficiente a garantire che tali servizi diventino redditizi. Pertanto, in linea con i principi generali di cui al punto 68, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali costituiscano uno strumento adeguato⁽¹²⁴⁾ per sostenere le imprese ferroviarie e/o gli organizzatori dei trasporti che intendono investire in un nuovo collegamento ferroviario o per vie navigabili interne per il trasporto di merci o in nuovi collegamenti per il trasporto ferroviario transfrontaliero e/o a lunga distanza di passeggeri. Tuttavia l'aiuto deve essere limitato al sostegno di operazioni per un periodo massimo di cinque anni a decorrere dall'avvio del nuovo collegamento (ossia dalla data in cui il beneficiario inizia a gestire il nuovo collegamento).

Effetto di incentivazione degli aiuti

114. Gli aiuti dovrebbero incentivare gli operatori e/o gli organizzatori dei trasporti ad avviare nuovi collegamenti ferroviari o per vie navigabili interne per il trasporto di merci o nuovi collegamenti per il trasporto ferroviario transfrontaliero e/o a lunga distanza di passeggeri. La Commissione ritiene che l'aiuto per l'avvio di nuovi collegamenti abbia un effetto di incentivazione se il beneficiario ha presentato domanda per iscritto prima dell'avvio dei nuovi collegamenti commerciali. La tempistica della domanda scritta di aiuto è una valida indicazione del probabile scenario controfattuale in assenza di aiuto. Se un'impresa non inizia a gestire il nuovo collegamento prima di presentare la domanda di aiuto, ciò indica che il probabile scenario controfattuale in assenza di aiuti sarebbe l'assenza di un nuovo collegamento, dato che l'aiuto è necessario all'impresa per coprire le perdite di esercizio iniziali per l'avvio del nuovo collegamento commerciale.
115. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione se i principi generali di cui al punto 69, come chiarito al punto 114, sono rispettati e se vi sono prove relative alle perdite di esercizio previste.

Proporzionalità

116. In linea con i principi generali di cui al punto 71, gli aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali sono considerati proporzionati se non superano la seguente percentuale dei costi ammissibili: 80 % nel primo anno di esercizio del nuovo collegamento commerciale, 70 % nel secondo anno, 60 % nel terzo anno, 50 % nel quarto anno e 40 % nel quinto anno.
117. I costi ammissibili corrispondono alle perdite di esercizio sostenute in relazione all'esercizio del nuovo collegamento, per un periodo massimo di cinque anni a decorrere

⁽¹²⁴⁾ Per quanto concerne la forma di aiuto, nella sua prassi decisionale precedente in materia di aiuti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti, la Commissione non ha sollevato obiezioni nei confronti di aiuti sotto forma di sovvenzioni dirette (cfr. decisione della Commissione, del 5 ottobre 2011, nel caso SA.31981, Paesi Bassi, *Aiuti alle start-up a favore di nuovi servizi di trasporto combinato basati sulla rete ferroviaria Twin hub* (GU C 361 del 10.12.2011, pag. 1)). Per quanto concerne in particolare gli aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali, la Commissione riconosce che le sovvenzioni dirette consentono alle imprese ferroviarie e agli organizzatori dei trasporti che intendono investire in un nuovo collegamento commerciale di ridurre le loro perdite di esercizio iniziali durante i primi anni di esercizio del nuovo collegamento commerciale, migliorando così la redditività di tali servizi. Per questo motivo, nel caso di aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali, le sovvenzioni dirette possono essere appropriate anche se versate in anticipo, a condizione che il pagamento anticipato sia effettuato periodicamente almeno una volta l'anno (e non come unico pagamento anticipato una tantum a copertura dell'intero periodo che può essere finanziato dall'aiuto).

dalla data in cui il beneficiario inizia a gestire il collegamento in questione. Per perdite di esercizio si intende la differenza negativa tra le entrate e i costi di esercizio nei primi anni di esercizio del nuovo collegamento (fino a cinque anni)⁽¹²⁵⁾.

118. I costi imputati al nuovo collegamento commerciale possono riguardare tutti i costi di esercizio diretti sostenuti per l'esercizio del nuovo collegamento commerciale e un contributo adeguato ai costi di esercizio comuni tanto al nuovo collegamento commerciale quanto ad altre attività. Le entrate da prendere in considerazione devono comprendere tutte le entrate derivanti dal nuovo collegamento commerciale.
119. Se l'aiuto è versato in anticipo, dovrebbero essere soddisfatte le condizioni cumulative supplementari seguenti:
- a) le perdite di esercizio devono essere stimate ex ante, sulla base di proiezioni ragionevoli;
 - b) le perdite di esercizio devono essere attualizzate al loro valore al momento della concessione;
 - c) lo Stato membro deve istituire un meccanismo di monitoraggio e di recupero adeguato per garantire che l'aiuto non superi l'intensità di aiuto consentita;
 - d) i pagamenti anticipati non devono coprire un periodo superiore a un anno.

Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri

120. Al fine di garantire che l'aiuto non comprometta gli interessi generali dell'Unione creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali devono essere concessi in linea con i principi generali di cui ai punti 75 e 76. Inoltre, l'aiuto dovrebbe limitarsi a coprire i costi sostenuti dal beneficiario per un periodo massimo di cinque anni a decorrere dall'avvio del nuovo collegamento commerciale.
121. In linea di principio, gli aiuti dovrebbero essere concessi sotto forma di regimi di aiuti in quanto sono suscettibili di avere un effetto distorsivo più limitato sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri rispetto ad aiuti ad hoc.

4.2.2 Aiuti agli investimenti

4.2.2.1 Aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di trasporto unimodale e multimodale ferroviario e per vie navigabili interne

122. I presenti orientamenti stabiliscono norme specifiche in materia di aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo (compresa la sostituzione) di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti per il trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne.

⁽¹²⁵⁾ Per motivi di chiarezza, tra tali costi possono figurare anche i costi di esercizio connessi all'avvio del nuovo collegamento e quelli che precedono l'avvio. Tali costi possono essere presi in considerazione nella quantificazione dei costi ammissibili relativi al primo anno di funzionamento del nuovo collegamento commerciale.

123. Il trasporto multimodale utilizza altresì impianti di trasporto multimodale per il trasporto combinato su strada e marittimo. Tali impianti, se ubicati presso porti marittimi, rientrano nell'ambito di applicazione dei presenti orientamenti se dispongono anche di collegamenti ferroviari o per vie navigabili interne e si qualificano pertanto come impianti di trasporto multimodale ferroviari o per vie navigabili interne⁽¹²⁶⁾.
124. Gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e/o il rinnovo di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti per il trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne devono garantire che: a) un sito possa essere utilizzato come impianto che sostiene un trasferimento modale per la prima volta (costruzione); b) un impianto esistente possa gestire più traffico o diventare più attraente per gli utenti, ad esempio gestendo un tipo di traffico non gestito prima (ammodernamento); oppure c) un impianto che altrimenti subirebbe una contrazione dell'attività in assenza di aiuti possa proseguire le proprie attività (rinnovo).
125. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne devono soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla presente sezione e alla sezione 4.1.

Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti

126. In linea con i principi generali di cui al punto 66, la Commissione ritiene che gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e/o il rinnovo di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne possano promuovere un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili. L'aiuto può sostenere investimenti a favore di impianti che servono il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne in modo indipendente o in combinazione con altri modi di trasporto⁽¹²⁷⁾. Una disponibilità più ampia di tali impianti o un aumento della loro capacità, qualità e/o efficienza costituiscono una condizione preliminare per il corretto funzionamento del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne. Inoltre, tali miglioramenti comporteranno una riduzione dei costi per le imprese di trasporto e logistica che operano nei settori del trasporto ferroviario, del trasporto per vie navigabili interne e del trasporto multimodale così come il miglioramento della qualità dei servizi.

Necessità dell'aiuto

127. La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ha evidenziato la scarsità di infrastrutture di trasbordo, in particolare di terminal multimodali interni, e ha esortato ad attuare investimenti volti a colmare le lacune presenti nelle infrastrutture multimodali con la massima priorità⁽¹²⁸⁾. La disponibilità di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne in misura sufficiente è fondamentale per la catena del valore dei trasporti terrestri sostenibili. In particolare, tali impianti contribuiscono a sviluppare il trasporto multimodale con l'obiettivo di convogliare tutti i modi di trasporto insieme attraverso terminal multimodali.

⁽¹²⁶⁾ Cfr. definizione di "impianto di trasporto multimodale ferroviario e/o per vie navigabili interne" di cui al punto 54, lettera bb).

⁽¹²⁷⁾ Nonostante l'assenza di informazioni complete sul trasporto multimodale, sugli impianti ferroviari e per vie navigabili interne nell'UE, vi sono chiare indicazioni di una carenza di impianti adeguati, disponibili e accessibili per trasporti terrestri sostenibili. In particolare, sono necessari investimenti per quanto riguarda gli impianti ferroviari e per le vie navigabili interne e i terminal multimodali utilizzati per il trasporto delle merci.

⁽¹²⁸⁾ Cfr. il punto 42 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente di cui alla nota (20).

128. Gli aiuti a favore degli impianti che servono le ferrovie e le vie navigabili interne sono essenziali per sfruttare appieno il potenziale dei trasporti terrestri sostenibili. Tali aiuti possono contribuire a spezzare il circolo vizioso del trasferimento modale e della disponibilità di impianti. Da un lato, l'adeguatezza degli impianti costituisce una condizione preliminare per l'aumento dell'utilizzo di trasporti terrestri sostenibili. Dall'altro, col crescere del numero di utenti che passa a questi modi di trasporto, sono necessari nuovi impianti per sostenere tale crescita. Tuttavia, in assenza di aiuti, gli incentivi per gli operatori privati a investire in impianti di infrastrutture potrebbero essere insufficienti. Ciò è dovuto al fatto che tali soggetti non tengono conto dei benefici derivanti dalla riduzione dei costi esterni derivanti da un trasferimento modale reso possibile dall'investimento. Inoltre, ci vorrà probabilmente tempo per adeguare il numero e la qualità degli impianti di servizio all'aumento della domanda di trasporti terrestri sostenibili. Il sostegno dello Stato a favore degli impianti può pertanto contribuire a realizzare il trasferimento modale auspicato in modo più efficace e rapido⁽¹²⁹⁾.
129. Alla luce dei principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene che gli aiuti agli investimenti in impianti possano essere necessari per soddisfare le necessità di coordinamento dei trasporti a fronte del fallimento del mercato di cui ai punti 127 e 128. Tale sostegno risulta giustificato se è probabile che la nuova capacità sia utilizzata, contribuendo in tal modo ad aumentare l'utilizzo di trasporti terrestri sostenibili rispetto a modi di trasporto concorrenti più inquinanti. Ciò si verifica quando uno Stato membro dimostra, sulla base di solide previsioni del traffico incluse in un piano aziendale ex ante, che la domanda potenziale di capacità, quanto meno a medio termine, supera l'attuale capacità combinata dell'impianto sovvenzionato e di altri impianti esistenti o già previsti che potrebbero ragionevolmente fungere da alternative per l'eventuale domanda futura di capacità dell'impianto sovvenzionato.

Adeguatezza degli aiuti

130. Lo sviluppo di trasporti terrestri sostenibili è ostacolato dalla scarsità di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne nell'UE. Di conseguenza, in linea con i principi generali di cui al punto 68, la Commissione ritiene che gli aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di tali impianti costituiscano uno strumento adeguato⁽¹³⁰⁾ per accompagnare un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili.

Effetto di incentivazione degli aiuti

131. Gli aiuti dovrebbero incentivare la costruzione, l'ammodernamento o il rinnovo di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto

⁽¹²⁹⁾ Dato il considerevole tempo necessario per costruire, ammodernare o rinnovare tali impianti (dalla concezione fino al completamento), possono essere necessari aiuti al fine di assicurare che la loro disponibilità proceda di pari passo con l'espansione dei trasporti terrestri sostenibili, in particolare data l'urgenza degli obiettivi del Green Deal e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

⁽¹³⁰⁾ Per quanto concerne la forma degli aiuti, nella sua prassi decisionale precedente in materia di aiuti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti, la Commissione non ha sollevato obiezioni nei confronti di aiuti sotto forma di sovvenzioni dirette (cfr., tra l'altro, decisione della Commissione, del 26 marzo 2024, nel caso SA.109124, Polonia, *Dispositivo per la ripresa e la resilienza: aiuti agli investimenti a favore di impianti, attrezzature e materiale rotabile per il trasporto intermodale* (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale); Cfr. decisione della Commissione, del 9 febbraio 2022, nel caso SA.64546, Slovacchia, *Officine per la manutenzione leggera dei treni passeggeri a Kosice e Zilina* (GU C 169 del 22.4.2022, pag. 1).

di incentivazione se i principi generali di cui ai punti 69 e 70 sono rispettati e se il progetto sovvenzionato presenterebbe un deficit di finanziamento in assenza di aiuto.

Proporzionalità

132. In linea con i principi generali di cui ai punti da 71 a 74, gli aiuti agli investimenti a favore di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne sono considerati proporzionati se l'importo dell'aiuto non supera l'importo minore tra a) il deficit di finanziamento del progetto rispetto allo scenario controfattuale in assenza di aiuti e b) i costi ammissibili dell'investimento.
133. Ai fini del calcolo del deficit di finanziamento è necessario operare una distinzione tra le attività di trasporto finanziate nel contesto del progetto e le attività diverse da quelle di trasporto. Le entrate pertinenti comprendono non soltanto le entrate generate dalle attività di trasporto finanziate nel contesto del progetto, ma anche gli utili incrementali netti di esercizio generati da attività diverse dai trasporti connesse a tali attività di trasporto (quali la locazione di spazi commerciali situati all'interno dell'impianto finanziato). Tra i costi pertinenti figurano tanto i costi di esercizio quanto quelli di investimento relativi alle attività di trasporto finanziate nel contesto del progetto. Al contrario, i costi di investimento relativi ad attività diverse dai trasporti dovrebbero essere esclusi. Inoltre, eventuali misure di aiuti di Stato esistenti o previste, quali gli aiuti al funzionamento e/o diversi tipi di aiuti agli investimenti che incidano sull'analisi del deficit di finanziamento, dovrebbero essere prese in considerazione nella stima della domanda prevista per l'impianto.
134. I costi ammissibili sono i costi di investimento in attivi materiali (fissi e mobili) e in attivi immateriali direttamente connessi alla costruzione, all'ammodernamento o al rinnovo dell'impianto pertinente. I costi ammissibili possono comprendere:
 - a) dispositivi di superficie (come quelli per lo stoccaggio), attrezzature fisse (come i depositi e i terminal) e attrezzature mobili di terminal (come i *reach stackers*) situati in un impianto per la fornitura di servizi collegati al trasporto;
 - b) studi preparatori correlati, quali studi di fattibilità e topologici; e
 - c) costi di progettazione e di installazione.
135. Per i regimi di aiuti, gli Stati membri dovrebbero impegnarsi a effettuare l'analisi del deficit di finanziamento di cui ai punti da 71 a 74, come chiarito ai punti 133 e 134 per ciascun progetto sostenuto nel contesto del regime. A tal fine, nella notifica dei regimi di aiuti previsti, gli Stati membri devono descrivere almeno le categorie di progetti sovvenzionati, le categorie particolari di costi ammissibili accettati (quali i costi di acquisto di attivi materiali (fissi e mobili) e immateriali), la metodologia di calcolo del deficit di finanziamento e il WACC massimo applicato.
136. Per gli aiuti ad hoc, il deficit di finanziamento è determinato confrontando la redditività del progetto nello scenario fattuale e in quello controfattuale, secondo i principi generali di cui ai punti da 72 a 74, come chiarito al punto 133. Gli Stati membri devono presentare i calcoli e le proiezioni di cui al punto 72 nel piano aziendale dettagliato del progetto.
137. Se l'aiuto riguarda impianti proposti e individuati preventivamente da uno Stato membro, non è necessaria una valutazione del deficit di finanziamento se l'importo dell'aiuto è determinato mediante una procedura di gara competitiva. In tali casi, la Commissione

ritiene che l'importo dell'aiuto corrisponda all'aiuto minimo richiesto dai potenziali beneficiari e che pertanto l'aiuto sia considerato proporzionato se sono soddisfatti i criteri cumulativi seguenti:

- a) la procedura di gara è competitiva, ossia è aperta, chiara, trasparente e non discriminatoria⁽¹³¹⁾. Si basa su criteri oggettivi, definiti preventivamente e conformemente all'obiettivo della misura e tali da ridurre al minimo il rischio di offerte strategiche. I criteri di selezione utilizzati per il collocamento delle offerte in graduatoria e, in ultima analisi, per l'assegnazione dell'aiuto nell'ambito della procedura di gara competitiva dovrebbero, come regola generale, correlare direttamente o indirettamente il contributo al conseguimento degli obiettivi principali della misura all'importo di aiuto richiesto dal richiedente. Ciò può essere espresso, ad esempio, in termini di aiuto per unità di capacità di trasbordo creata;
- b) i criteri sono pubblicati con sufficiente anticipo rispetto al termine per la presentazione delle domande, al fine di garantire una concorrenza effettiva;
- c) il numero di offerenti previsto è sufficiente a garantire una concorrenza effettiva;
- d) gli adeguamenti ex post in esito alla procedura di gara (ad esempio, negoziati successivi sui risultati della gara) vanno evitati, in quanto potrebbero compromettere l'esito positivo della procedura.

Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri

- 138. Al fine di garantire che l'aiuto non comprometta gli interessi generali dell'Unione creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne devono essere concessi in linea con i principi generali di cui ai punti 75 e 76.
- 139. Inoltre, per ogni impianto di trasporto sovvenzionato, lo Stato membro deve dimostrare che la misura di aiuto assicura un accesso non discriminatorio, aperto e trasparente all'impianto da parte di tutti gli utenti interessati, in linea con la legislazione settoriale, compresa la direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽¹³²⁾.
- 140. Se il proprietario, l'operatore e gli utenti finali previsti dell'impianto di trasporto sovvenzionato fanno parte della medesima impresa o sono imprese collegate ai sensi dell'allegato I del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti, l'esercizio dell'impianto è aggiudicato sulla base di una procedura di selezione competitiva aperta, trasparente e non discriminatoria⁽¹³³⁾. Ciò garantisce che l'operatore riceva un tasso di rendimento in linea con le condizioni di mercato e permette di attenuare i potenziali conflitti di interessi.
- 141. La Commissione ritiene che i regimi di aiuti siano suscettibili di avere un effetto distorsivo più limitato sulla concorrenza e sugli scambi rispetto ad aiuti ad hoc. Per questo motivo, la valutazione della Commissione terrà conto degli elementi che seguono.

⁽¹³¹⁾ Nessun offerente dovrebbe disporre di informazioni privilegiate o di altri vantaggi, ad esempio perché ha già sviluppato in precedenza o perché possiede il sito dell'impianto. In tal caso, lo Stato membro deve mettere tali informazioni pertinenti a disposizione di tutti i potenziali offerenti.

⁽¹³²⁾ Cfr. nota (8).

⁽¹³³⁾ Le imprese che costituiscono imprese collegate sono autorizzate a partecipare alla procedura.

- a) Per i regimi, l'assenza di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi può essere presunta se risultano soddisfatte le condizioni di cui ai punti da 138 a 140. Inoltre, lo Stato membro, al momento della notifica del regime, dovrebbe altresì impegnarsi a verificare, prima di concedere un aiuto individuale a un impianto, che l'impianto sovvenzionato non falsi indebitamente la concorrenza e gli scambi con impianti esistenti e/o già previsti. A tal fine, lo Stato membro deve impegnarsi a individuare le prospettive a medio termine per l'utilizzo dell'impianto sovvenzionato sulla base di solide previsioni di traffico, che dovranno far parte di un piano aziendale ex ante. Lo Stato membro dovrebbe inoltre impegnarsi a verificare che l'investimento non abbia in futuro indebiti effetti distorsivi sull'uso di impianti esistenti e/o già previsti che possono ragionevolmente fungere da sostituti alternativi all'eventuale domanda futura di capacità dell'impianto sovvenzionato;
- b) per gli aiuti ad hoc, oltre a soddisfare le condizioni di cui ai punti da 138 a 140, lo Stato membro deve dimostrare che l'impianto sovvenzionato non falsa indebitamente la concorrenza e gli scambi con impianti esistenti e/o già previsti. A tal fine, lo Stato membro deve individuare le prospettive a medio termine di utilizzo dell'impianto sovvenzionato sulla base di solide previsioni di traffico, che dovranno far parte di un piano aziendale ex ante. Lo Stato membro deve inoltre dimostrare che l'investimento non avrà indebiti effetti distorsivi sull'uso di impianti esistenti e/o già previsti che possano ragionevolmente fungere da alternative all'eventuale domanda futura di capacità dell'impianto sovvenzionato⁽¹³⁴⁾. In linea di principio, l'investimento sovvenzionato non ha indebiti effetti distorsivi se la domanda prevista è tale da fare sì che il nuovo impianto non dirotterà la domanda da impianti esistenti e/o già previsti. In ogni caso, data la diversità della struttura del mercato in aree geografiche, modi di trasporto e impianti diversi, la Commissione valuterà caso per caso se gli eventuali impianti esistenti e/o già previsti possano subire indebite ripercussioni. Nel contesto di tale valutazione la Commissione potrebbe tenere conto, in quanto criteri maggiormente pertinenti, del tasso di utilizzo degli impianti vicini, dei tipi di merci, di passeggeri o di materiale rotabile cui tali impianti sono destinati, della tecnologia applicata e dei vantaggi di una specifica ubicazione geografica.

4.2.2.2 Aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e/o il rinnovo di diramazioni private

142. I presenti orientamenti prevedono norme specifiche atte a promuovere gli investimenti a favore della costruzione, dell'ammodernamento e/o del rinnovo (compresa la sostituzione) di diramazioni private.
143. Gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e/o il rinnovo di diramazioni private devono assicurare che: a) sia possibile raggiungere direttamente un sito attraverso una ferrovia per la prima volta (costruzione); b) venga garantito un aumento del traffico ferroviario che raggiunge il sito oppure che il traffico ferroviario sia meno inquinante, grazie all'elettificazione della diramazione (ammodernamento); oppure c) che una diramazione privata che, in assenza di aiuto, sarebbe caduta in disuso, possa continuare a funzionare (rinnovo).

⁽¹³⁴⁾ In ogni caso, tali impianti dovrebbero essere individuati anche al fine di valutare la necessità dell'aiuto (cfr. punto 129).

144. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e/o il rinnovo di diramazioni private devono soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla presente sezione e alla sezione 4.1.

Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti

145. Le diramazioni private svolgono un ruolo fondamentale nel ridurre la necessità di trasporto merci su strada per il primo/ultimo miglio. Ciò è dovuto al fatto che le merci trasportate utilizzando modi di trasporto terrestri sostenibili possono raggiungere i siti industriali del cliente o partire dagli stessi soltanto se trasbordate su autocarri per il primo/ultimo miglio (trasporto multimodale) oppure se il sito del cliente è direttamente collegato alla rete ferroviaria.
146. In linea con i principi generali di cui al punto 66, la Commissione ritiene che gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e/o il rinnovo di diramazioni private possano promuovere un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili. Essi possono raggiungere tale obiettivo incoraggiando a effettuare la tratta principale dell'operazione di trasporto⁽¹³⁵⁾ per ferrovia e consentendo di evitare i costi esterni dei trasporti del primo/ultimo miglio generati da modi di trasporto più inquinanti, trasferendo il trasporto dalla strada alla ferrovia.

Necessità dell'aiuto

147. Le diramazioni private sono essenziali ai fini di un trasporto sostenibile delle merci nel primo/ultimo miglio. Tuttavia, si è registrato un calo generale del numero di diramazioni private nell'UE⁽¹³⁶⁾. Si prevede che tale calo continui in assenza di incentivi sufficienti alle imprese affinché sostengano i costi e i rischi associati alla costruzione, all'ammodernamento e al rinnovo delle diramazioni private. In effetti, la decisione di costruire una diramazione privata può essere influenzata da diversi fattori, quali il volume e il tipo di merci trasportate, il numero di imprese manifatturiere presenti nella regione o il livello di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. La Commissione rileva che uno qualsiasi di questi fattori può dissuadere un'impresa dall'investire nella costruzione, nell'ammodernamento e/o nel rinnovo di diramazioni private.
148. Per la movimentazione delle merci da o verso i siti industriali, il mercato tende a optare per soluzioni di trasporto meno costose, ma meno sostenibili⁽¹³⁷⁾. Di conseguenza, in considerazione dei principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene che gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e/o il rinnovo di diramazioni private siano necessari per soddisfare le necessità di coordinamento dei trasporti.

⁽¹³⁵⁾ Una "tratta" è una sezione di viaggio effettuata utilizzando un particolare modo di trasporto, che viene individuata da un punto di origine e un punto di destinazione serviti dal medesimo vettore. Con "tratta principale" si intende la sezione più lunga del viaggio in questione.

⁽¹³⁶⁾ Studio di sostegno per la valutazione d'impatto per la revisione delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (cfr. nota (42), sezione 2.5).

⁽¹³⁷⁾ Nel decidere di investire in una diramazione privata, un'impresa deve considerare se per il primo/ultimo miglio il trasporto da/verso il proprio sito intende ricorrere al trasporto di merci su strada o su rotaia attraverso una diramazione privata. La prima opzione è meno costosa fino a una determinata scala e, inoltre, gli investimenti nei collegamenti stradali sono effettuati e pagati dalle autorità pubbliche. Per contro, per la seconda opzione, sono le imprese a sostenere la maggior parte dei costi di costruzione (che spesso comprendono uno studio di fattibilità che tenga conto della topografia) e a sostenere le spese di gestione e manutenzione. Inoltre, l'investimento ha una lunga durata di vita, il che costituisce un rischio aggiuntivo, in quanto vi sono eventi al di fuori del controllo dell'impresa che potrebbero impedire l'uso futuro della diramazione privata, ad esempio nel caso in cui le imprese ferroviarie interrompano i servizi di collegamento nella zona in cui è ubicata l'impresa.

Adeguatezza degli aiuti

149. Lo sviluppo del trasporto ferroviario è ostacolato dall'assenza di sufficienti incentivi di mercato che potrebbero indurre le imprese a sostenere i costi e i rischi associati alla costruzione, all'ammodernamento e/o al rinnovo di diramazioni private. Di conseguenza, in linea con i principi generali di cui al punto 68, la Commissione ritiene che gli aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e/o il rinnovo di diramazioni private costituiscano uno strumento adeguato⁽¹³⁸⁾ per intensificare il trasferimento modale attraverso collegamenti del primo/ultimo miglio tramite diramazioni private.

Effetto di incentivazione degli aiuti

150. Gli aiuti dovrebbero incentivare la costruzione, l'ammodernamento e/o il rinnovo di diramazioni private. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione se i principi generali di cui ai punti 69 e 70 sono rispettati e se il progetto sovvenzionato presenterebbe un deficit di finanziamento in assenza dell'aiuto.

Proporzionalità

151. In linea con i principi generali di cui ai punti da 71 a 74, gli aiuti agli investimenti a favore delle diramazioni private sono considerati proporzionati se l'importo dell'aiuto non supera il valore inferiore tra: i) il deficit di finanziamento del progetto rispetto allo scenario controfattuale in assenza di aiuti⁽¹³⁹⁾ (che, in assenza di prove contrarie, si presume si tratti di trasporto su strada) e ii) i costi ammissibili dell'investimento.
152. I costi ammissibili consistono nei costi di investimento in attivi materiali (fissi e mobili) e in attivi immateriali direttamente connessi alla costruzione, all'ammodernamento e/o al rinnovo della diramazione privata al fine di renderla operativa e mantenerla in funzione. Tra i costi ammissibili possono figurare studi preparatori, quali studi di fattibilità e topologici, nonché le spese di progettazione e installazione. Le piattaforme di carico/scarico e le attrezzature utilizzate per il carico/scarico di treni presso il sito dell'utente o degli utenti specifici non possono essere incluse nei costi ammissibili.
153. Per i regimi di aiuti, lo Stato membro dovrebbe impegnarsi a effettuare l'analisi del deficit di finanziamento di cui ai punti da 71 a 74 per ciascun progetto sostenuto nel contesto del regime. A tal fine, nella sua notifica di eventuali regimi di aiuti previsti, lo Stato membro deve descrivere almeno le categorie dei progetti sovvenzionati, le categorie particolari di costi ammissibili accettati (quali i costi di acquisto di attivi materiali (fissi e mobili) e immateriali), la metodologia di calcolo del deficit di finanziamento e il WACC massimo da applicare.
154. Per gli aiuti ad hoc⁽¹⁴⁰⁾, in linea con i principi generali di cui ai punti da 71 a 74, lo Stato membro deve sempre: a) fornire una quantificazione dettagliata del deficit di finanziamento a livello di progetto, corroborata da documentazione interna del

⁽¹³⁸⁾ Per quanto concerne la forma di aiuto, nella sua prassi decisionale precedente in materia di aiuti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti, la Commissione non ha sollevato obiezioni nei confronti di aiuti sotto forma di sovvenzioni dirette (cfr. decisione della Commissione, del 17 dicembre 2020, nel caso SA.58570, Germania, *Orientamenti per la costruzione, l'estensione, la riattivazione e la sostituzione di diramazioni private e infrastrutture correlate* (GU C 25 del 22.1.2021, pag. 1)).

⁽¹³⁹⁾ Ai fini dell'analisi del deficit di finanziamento, per stimare tale deficit è opportuno tenere conto di eventuali misure di aiuto di Stato esistenti o previste, quali gli aiuti al funzionamento e/o altri tipi di aiuti agli investimenti.

⁽¹⁴⁰⁾ In casi eccezionali debitamente giustificati, in cui un aiuto ad hoc a favore di una diramazione privata può essere considerato compatibile con il mercato interno in linea con il punto 157.

beneficiario contemporanea al processo decisionale, ad esempio presentazioni del consiglio di amministrazione o piani aziendali interni; e b) applicare un meccanismo di monitoraggio e di recupero ex post adeguato al fine di garantire che l'aiuto non superi i limiti di cui al punto 151.

Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri

155. Al fine di garantire che l'aiuto non comprometta gli interessi generali dell'Unione creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti all'investimento per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private devono essere concessi in linea con i principi generali di cui ai punti 75 e 76.
156. In linea di principio, gli aiuti dovrebbero essere concessi sotto forma di regimi di aiuti in quanto sono suscettibili di avere un effetto distorsivo più limitato sulla concorrenza e sugli scambi rispetto ad aiuti ad hoc.
157. In casi eccezionali debitamente giustificati, la Commissione può constatare che gli aiuti ad hoc a favore di diramazioni private non falsano indebitamente la concorrenza e gli scambi. Nell'ambito della giustificazione di un caso eccezionale, uno Stato membro deve fornire quanto meno i due tipi di informazioni seguenti:
 - a) calcoli atti a dimostrare che l'aiuto ad hoc permette una riduzione decisamente maggiore dei costi esterni per unità di aiuto rispetto a un regime di aiuti, accompagnati da una spiegazione dettagliata dei motivi di tale riduzione dei costi esterni, fornendo le fonti per tutti i dati e le ipotesi sottostanti;
 - b) una dimostrazione, suffragata da documenti quali studi e relazioni settoriali, che un particolare fallimento del mercato penalizza il beneficiario selezionato, ma non incide o incide in misura molto più limitata sulle altre imprese dello Stato membro.

4.2.2.3 Aiuti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne

158. I presenti orientamenti stabiliscono norme specifiche in materia di aiuti a sostegno di investimenti per l'acquisto di veicoli (nuovi o usati) per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne al fine di promuovere il trasferimento modale verso questi ultimi tipi di trasporto.
159. Per assicurare che gli aiuti siano convogliati verso gli operatori che ne hanno maggiormente bisogno per stabilirsi sul mercato, gli aiuti di cui alla presente sezione possono essere concessi esclusivamente ai nuovi operatori del settore ferroviario⁽¹⁴¹⁾, alle imprese ferroviarie che si qualificano come PMI, alle PMI del settore delle vie navigabili interne e agli operatori di leasing nei settori ferroviario e/o delle vie navigabili interne, purché si qualificano come PMI.
160. Gli aiuti devono essere concessi sotto forma di garanzia pubblica. Le garanzie possono essere fornite direttamente ai beneficiari finali (ossia agli operatori di cui al punto 159) o agli enti creditizi e ad altri istituti finanziari in qualità di intermediari finanziari (purché il beneficiario mantenga la libera scelta dell'intermediario finanziario). L'intermediario finanziario deve essere in grado di dimostrare allo Stato membro pertinente che gestisce

⁽¹⁴¹⁾ Per motivi di chiarezza, i nuovi operatori del settore ferroviario possono essere ammissibili a beneficiare degli aiuti per l'acquisto di materiale rotabile anche se non sono considerati PMI.

un meccanismo volto a garantire che tutti i vantaggi siano trasferiti, nella misura più ampia possibile, ai beneficiari finali, sotto forma di maggiori volumi di finanziamento, maggiore rischiosità dei portafogli, minori requisiti in materia di garanzie o tassi d'interesse inferiori rispetto a una situazione in assenza di garanzie pubbliche.

161. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne devono soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla presente sezione e alla sezione 4.1.

Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti

162. Come indicato ai punti 21 e 32, tanto il settore ferroviario quanto quello delle vie navigabili interne sono caratterizzati da un basso livello di investimenti nei veicoli, una circostanza che ostacola il pieno sviluppo di tali settori. In linea con i principi generali di cui al punto 66, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne possano favorire un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili, offrendo alle PMI e ai nuovi operatori del settore ferroviario un accesso a prezzi più accessibili ai finanziamenti per l'acquisto di veicoli.
163. La Commissione continuerà a valutare la compatibilità degli aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli (materiale rotabile e imbarcazioni per la navigazione interna) puliti ai sensi della *disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022*⁽¹⁴²⁾ della Commissione.

Necessità dell'aiuto

164. Al fine di garantire la competitività del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne rispetto ad altri modi di trasporto e promuovere quindi il trasferimento a modi di trasporto terrestre sostenibili è necessario disporre di un parco materiale rotabile adeguato o di una flotta adeguata. Tuttavia, l'accesso ai finanziamenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne rappresenta attualmente, per le PMI nei settori del trasporto ferroviario e del trasporto per vie navigabili interne e per i nuovi operatori del settore ferroviario, un ostacolo importante all'ingresso e/o all'espansione nel mercato.
165. Per quanto concerne il trasporto ferroviario, i vincoli alla capacità delle imprese ferroviarie di acquistare materiale rotabile sono principalmente finanziari e le PMI, in particolare, possono non avere accesso al credito a condizioni concorrenziali⁽¹⁴³⁾. Ciò è dovuto al fatto che le PMI e i nuovi operatori sono esposti a condizioni di finanziamento peggiori rispetto a quelle riservate agli operatori storici, i quali beneficiano della loro posizione sul mercato e, in particolare se sono di proprietà pubblica, possono dimostrare più facilmente la loro affidabilità creditizia a investitori e banche. Analogamente, il settore delle vie navigabili interne soffre della sua limitata capacità finanziaria a causa del fatto che il settore è composto principalmente da PMI e imprese a conduzione familiare, una circostanza che rende difficile effettuare investimenti impegnativi⁽¹⁴⁴⁾. In tale contesto, l'aumento dei costi delle imbarcazioni per la navigazione interna⁽¹⁴⁵⁾ rappresenta una barriera significativa all'ingresso e/o all'espansione nel mercato del

⁽¹⁴²⁾ Cfr. nota (71).

⁽¹⁴³⁾ Studio di sostegno per la valutazione d'impatto per la revisione delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (cfr. nota (42), sezione 4.3.2).

⁽¹⁴⁴⁾ Cfr. nota (58).

⁽¹⁴⁵⁾ A causa delle tendenze inflazionistiche, i prezzi dell'acciaio e quelli di altri materiali necessari per la costruzione navale sono significativamente aumentati negli ultimi anni. Fonte: Osservatorio del mercato CCNR [relazione annuale 2023, pag. 109].

trasporto per vie navigabili interne, in particolare alla luce della necessità di dotarsi di navi specializzate per tipi diversi di merci e rotte⁽¹⁴⁶⁾.

166. In considerazione dei principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'acquisto di materiale rotabile e imbarcazioni siano necessari per soddisfare le necessità di coordinamento dei trasporti, in quanto il mercato da solo non è in grado di garantire alle PMI del settore ferroviario e delle vie navigabili interne e ai nuovi operatori del settore ferroviario un accesso adeguato ai finanziamenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne.

Adeguatezza degli aiuti

167. In linea con i principi generali di cui al punto 68, la Commissione ritiene che, in linea di principio, gli aiuti all'investimento per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne possano costituire uno strumento adeguato se erogati sotto forma di garanzie pubbliche. Le garanzie pubbliche su prestiti per un periodo limitato rappresentano lo strumento di aiuto più adeguato per ripristinare la parità di condizioni tra le PMI e i nuovi operatori, da un lato, e i grandi operatori storici, dall'altro, per quanto riguarda l'accesso ai finanziamenti per l'acquisto di veicoli. Tali garanzie mirano a consentire ai loro beneficiari di beneficiare, sul mercato, di condizioni di credito più simili a quelle di cui godono normalmente gli operatori storici.
168. La Commissione ritiene che gli aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne sotto forma di garanzie pubbliche siano adeguati per aiutare le PMI e i nuovi operatori del settore ferroviario a finanziare i costi elevati di acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne, se vengono rispettati i principi generali di cui al punto 68, come chiarito al punto 167.

Effetto di incentivazione degli aiuti

169. Gli aiuti dovrebbero incentivare l'acquisto di veicoli nuovi o usati destinati al trasporto ferroviario o per vie navigabili interne. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione se sono rispettati i principi generali di cui ai punti 69 e 70.

Proporzionalità

170. In linea con i principi generali di cui ai punti da 71 a 74, gli aiuti sotto forma di garanzie pubbliche per l'acquisto di navi per la navigazione interna da parte di PMI e di materiale rotabile da parte di PMI e/o di nuovi operatori del settore ferroviario possono essere considerati trasparenti e proporzionati se sono soddisfatte le condizioni cumulative seguenti:
- a) la garanzia è fornita in relazione a nuovi prestiti individuali per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne;
 - b) l'importo nominale del prestito sottostante non supera i costi ammissibili dell'acquisto sovvenzionato, che comprendono tutti i costi connessi all'acquisto di veicoli nuovi o usati per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne, compresi

⁽¹⁴⁶⁾ La flotta delle vie navigabili interne è composta da tre categorie principali di navi utilizzate in funzione del tipo di merci trasportate: navi per il trasporto di carichi secchi, navi per il trasporto di carichi liquidi e spintori/rimorchiatori. Ciascuna categoria comprende tipi diversi di navi che vengono impiegate in funzione della classe di via navigabile e delle condizioni di spedizione. Fonte: Osservatorio del mercato CCNR, cfr. nota (145).

il prezzo del veicolo, i costi di consegna e i costi di studi di progettazione, consulenza o ingegneria, purché siano collegati all'investimento e siano parte di quest'ultimo;

- c) la copertura della garanzia non supera il 90 % del relativo prestito;
 - d) la garanzia è fornita dietro corrispettivo pari ad almeno 50 punti base se il rating del credito sovrano dello Stato membro che la concede è pari ad AAA-A. Diversamente, gli Stati membri sono liberi di applicare un corrispettivo inferiore;
 - e) la durata della garanzia è limitata a un massimo di 15 anni.
171. Gli aiuti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne possono essere cumulati con aiuti all'interoperabilità e/o aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento se i sovraccosti netti per l'interoperabilità e/o gli investimenti per l'ammodernamento e l'adeguamento tecnico sono esclusi dai costi ammissibili di cui al punto 170, lettera b). I sovraccosti netti per gli investimenti in materia di interoperabilità e/o gli investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento sono calcolati come la differenza tra, da un lato, il costo totale di acquisto del veicolo il cui acquisto è programmato e dispone di tali investimenti e, dall'altro, il costo totale di acquisto nello scenario controfattuale ossia di un veicolo che non dispone di investimenti in materia di interoperabilità o che richiede l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento.

Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri

172. Al fine di garantire che l'aiuto non comprometta gli interessi generali dell'Unione creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti all'investimento per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne devono essere concessi in linea con i principi generali di cui ai punti 75 e 76.
173. In linea di principio, gli aiuti dovrebbero essere concessi sotto forma di regimi di aiuti in quanto sono suscettibili di avere un effetto distorsivo più limitato sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri rispetto ad aiuti ad hoc.
174. Se l'aiuto riguarda l'acquisizione di materiale rotabile utilizzato per la fornitura di servizi pubblici nel settore del trasporto ferroviario di merci, gli Stati membri dovrebbero garantire che:
- a) il materiale rotabile finanziato con fondi pubblici è utilizzato soltanto su linee specifiche utilizzate nell'ambito di obblighi di servizio pubblico o in regioni specifiche per la durata del contratto di servizio pubblico o per almeno 10 anni (a seconda di quale dei due periodi è più lungo);
 - b) in caso di trasferimento del contratto di servizio pubblico a un altro operatore, il materiale rotabile finanziato con fondi pubblici è trasferito al nuovo operatore al prezzo di mercato, tenendo conto di eventuali finanziamenti pubblici ricevuti dall'operatore uscente per l'acquisto di tale materiale rotabile.

4.2.2.4 Aiuti all'interoperabilità

175. I presenti orientamenti stabiliscono norme specifiche in materia di aiuti destinati a promuovere gli investimenti in tecnologie che garantiscano flussi ininterrotti di traffico di merci e passeggeri tra le reti nazionali e i modi di trasporto ("aiuti all'interoperabilità").

176. Gli aiuti all'interoperabilità possono sostenere gli investimenti in attivi materiali e immateriali, compresi studi di fattibilità⁽¹⁴⁷⁾, che contribuiscono a garantire flussi ininterrotti di traffico ("investimenti in materia di interoperabilità"). Gli investimenti in materia di interoperabilità possono riguardare, in particolare, le tecnologie e attività seguenti:
- a) il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), il futuro sistema di comunicazione mobile per le ferrovie (FRMCS) e il funzionamento automatico dei treni (ATO) nel contesto del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), come descritto nel diritto derivato dell'Unione⁽¹⁴⁸⁾;
 - b) agganciamento automatico digitale (*Digital Automatic Coupling* - DAC)⁽¹⁴⁹⁾;
 - c) adeguamento del materiale rotabile ai diversi sistemi elettrici;
 - d) adeguamento del materiale rotabile a scartamenti diversi;
 - e) adeguamento delle navi destinate alla navigazione interna al fine di servire porti marittimi;
 - f) adeguamento delle navi destinate alla navigazione interna all'evoluzione delle condizioni di navigabilità, comprese le condizioni di basso livello dell'acqua;
 - g) automazione del materiale rotabile e delle navi destinate alla navigazione interna;
 - h) adeguamento dei veicoli al trasporto di unità di carico intermodali;
 - i) tecnologie essenziali necessarie per attuare i servizi d'informazione fluviale (*River information services*, RIS), quali la piattaforma d'informazione fluviale ("piattaforma RIS")⁽¹⁵⁰⁾, il sistema di visualizzazione delle carte nautiche

⁽¹⁴⁷⁾ Studi volti a valutare la fattibilità di un trasferimento modale o di un trasporto multimodale sostenibile di merci o passeggeri su rotte per le quali un'impresa ricorre attualmente al trasporto su strada.

⁽¹⁴⁸⁾ L'ERTMS è un unico sistema europeo di segnalamento e controllo della velocità che garantisce l'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali, riducendo i costi di acquisto e manutenzione dei sistemi di segnalamento e aumentando la velocità dei treni, la capacità dell'infrastruttura e il livello di sicurezza del trasporto ferroviario. L'ERTMS è costituito dall'ETCS (ossia un sistema di segnalamento in cabina che comprende la protezione automatica dei treni), la radio mobile ferroviaria (*Railway Mobile Radio* - RMR), il funzionamento automatico dei treni (ATO) e le norme di esercizio. Cfr. regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione del 10 agosto 2023 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga il regolamento (UE) 2016/919 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 380). Il sistema RMR attualmente utilizzato per le operazioni ferroviarie, ossia il sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie (*Global System for Mobile Communications – Rail*, GSM-R), si basa su specifiche che sono state messe a punto 20 anni fa. A causa dell'obsolescenza tecnologica, è improbabile che il sostegno industriale al GSM-R sarà garantito in modo adeguato dopo il 2030. Il FRMCS succederà al GSM-R come una delle componenti essenziali dell'ERTMS, sostenendo la digitalizzazione delle ferrovie e l'innovazione dei servizi ferroviari. [Riferimento da inserire in seguito all'adozione del diritto derivato dell'UE pertinente].

⁽¹⁴⁹⁾ Il DAC è una componente interoperabile per agganciare e sganciare automaticamente il materiale rotabile in un treno merci sia fisicamente (ad esempio, collegamento meccanico e cavo aereo di frenatura) che digitalmente (ad esempio, alimentazione elettrica e collegamento dati). Il DAC costituisce un fattore abilitante per la creazione di trasporti merci per ferrovia europei moderni e digitali. Questa componente è destinata ad aumentare l'efficienza grazie ai processi di automazione, ma anche a garantire un approvvigionamento energetico sufficiente per le applicazioni telematiche e una trasmissione sicura dei dati in tutto il treno. [Riferimento da inserire in seguito all'adozione del diritto derivato dell'UE pertinente].

⁽¹⁵⁰⁾ Articolo 1, punto 3), lettera h nonies), della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (COM(2024) 33 final, 26.1.2024).

elettroniche e di informazione per la navigazione interna ("ECDIS interno"), gli avvisi ai naviganti, il sistema di identificazione automatica (*Automatic Identification System*, AIS) interno ("AIS interno") e la segnalazione elettronica internazionale (*Electronic Reporting International*, ERI);

- j) applicazioni telematiche e altro software nella misura in cui contribuiscano a garantire flussi ininterrotti di traffico, in particolare sistemi intermodali di identificazione, tracciabilità e rintracciabilità, e piattaforme intermodali per lo scambio di dati.
177. Per almeno cinque anni dopo la concessione dell'aiuto, gli accordi contrattuali per la cessione o l'utilizzo a pagamento di attivi finanziati con aiuti all'interoperabilità⁽¹⁵¹⁾ devono comprendere una clausola che specifichi che l'investimento che garantisce l'interoperabilità dell'attivo in questione è stato finanziato con aiuti di Stato. Essi devono inoltre menzionare gli obblighi corrispondenti di cui al punto 193 e indicare l'importo dell'aiuto.
178. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti all'interoperabilità devono soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla presente sezione e alla sezione 4.1.

Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti

179. In linea con i principi generali di cui al punto 66, la Commissione ritiene che gli aiuti all'interoperabilità possano promuovere un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili garantendo flussi ininterrotti di traffico di passeggeri e merci tra le reti degli Stati membri e tra modi di trasporto diversi. L'interconnessione fluida delle reti e dei modi di trasporto in tutta l'UE consente: a) al trasporto ferroviario e per vie navigabili interne di far fronte alla crescita del traffico perseguita dalla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, ottimizzando l'uso della capacità limitata delle infrastrutture di trasporto ferroviario e per vie navigabili interne; b) al trasporto multimodale di competere effettivamente con modi di trasporto unimodali inquinanti, in quanto consente l'integrazione fluida delle catene di trasporto e sinergie tra i diversi modi di trasporto in termini di infrastrutture, flussi di informazioni e procedure; e c) la crescita del traffico transfrontaliero.

Necessità dell'aiuto

180. La Commissione rileva che l'installazione e l'ammodernamento dei sistemi di interoperabilità svolgono un ruolo significativo nello sviluppo di modi di trasporto terrestri sostenibili. Si tratta tuttavia di un processo costoso con maggiori benefici pubblici rispetto a quelli privati per le imprese, in particolare nella fase iniziale di diffusione. Vi sono quindi pochi incentivi agli investimenti privati. Tale situazione può dipendere, in particolare, dagli aspetti seguenti: a) alto livello di diffusione necessario prima che i benefici di alcune tecnologie si concretizzino ("svantaggi derivanti dal ruolo di pioniere")⁽¹⁵²⁾; b) necessità di investimenti paralleli da parte di soggetti diversi (ad esempio, il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie) e a livello transfrontaliero;

⁽¹⁵¹⁾ Ad esempio, i contratti di leasing per il materiale rotabile.

⁽¹⁵²⁾ La maggior parte delle tecnologie e delle attività di cui al punto 176 è caratterizzata dal fatto che i relativi benefici possono essere pienamente conseguiti soltanto se si raggiunge un livello critico di diffusione sincronizzata. In ragione degli elevati costi di investimento iniziali, i costi diretti sono attualmente più elevati per gli operatori rispetto ai risparmi derivanti dalla transizione verso tali tecnologie.

e c) i benefici privati limitati derivanti dagli investimenti rispetto ai benefici pubblici (ad esempio, in termini di sicurezza).

181. In considerazione dei principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene che gli aiuti all'interoperabilità siano necessari per soddisfare le necessità di coordinamento dei trasporti, in quanto il mercato da solo non è in grado di diffondere in misura sufficiente tecnologie che contribuiscano a garantire flussi ininterrotti di traffico⁽¹⁵³⁾.

Adeguatezza degli aiuti

182. In linea con i principi generali di cui al punto 68, la Commissione ritiene che gli aiuti all'interoperabilità possano costituire in linea di principio uno strumento adeguato⁽¹⁵⁴⁾ per promuovere tecnologie che consentano di garantire flussi ininterrotti di traffico di merci e/o passeggeri tra diverse reti nazionali e/o diversi modi di trasporto, in particolare in assenza di misure normative che impongano l'introduzione delle medesime tecnologie. Gli aiuti all'interoperabilità non sono adeguati se esistono misure normative che richiedono l'introduzione delle stesse tecnologie più o meno nello stesso periodo.

Effetto di incentivazione degli aiuti

183. Gli aiuti dovrebbero incentivare gli investimenti in tecnologie che garantiscano flussi ininterrotti di traffico di merci e passeggeri tra le diverse reti nazionali e i diversi modi di trasporto. In linea con i principi generali di cui ai punti 69 e 70, affinché gli aiuti all'interoperabilità abbiano un effetto di incentivazione occorre che risultino soddisfatte le condizioni cumulative seguenti:
- a) il beneficiario ha presentato domanda di aiuto prima dell'avvio dei lavori relativi al progetto di investimento;
 - b) i lavori relativi al progetto di investimento dovrebbero concludersi almeno un anno prima della data in cui l'investimento sovvenzionato diventa obbligatorio a livello di UE.
184. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione se risultano rispettati i principi generali di cui ai punti 69 e 70, come chiarito al punto 183. In linea di principio, gli aiuti concessi per coprire i costi di conformità alle norme dell'UE non hanno alcun effetto di incentivazione.

⁽¹⁵³⁾ Studio di sostegno per la valutazione d'impatto per la revisione delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (cfr. nota (42), sezione 4.5.4).

⁽¹⁵⁴⁾ Per quanto concerne la forma degli aiuti, nella sua prassi decisionale precedente in materia di aiuti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti, la Commissione non ha sollevato obiezioni nei confronti di aiuti sotto forma di sovvenzioni dirette (cfr., tra l'altro, decisione della Commissione, del 26 maggio 2023, nel caso SA.102707, Italia, *Regime italiano a sostegno dell'ammodernamento del materiale rotabile con attrezzature ERTMS* (GU C 266 del 28.7.2023, pag. 4); e decisione della Commissione, del 5 novembre 2019, nel caso SA.55451, Paesi Bassi, *Sostegno all'ammodernamento ERTMS* (GU C 59 del 21.2.2020, pag. 1). Gli aiuti sotto forma di sovvenzioni dirette consentono ai beneficiari di ridurre i costi di investimento iniziali (costo del prototipo, perdite di entrate durante l'immobilizzazione del materiale rotabile, gli stessi investimenti in materia di interoperabilità) che, in normali condizioni di mercato, sono difficili da recuperare, in particolare se l'investimento diventa redditizio soltanto a condizione che le tecnologie in questione raggiungano un alto livello di diffusione, che può richiedere più tempo rispetto alla durata di vita dell'attivo in considerazione.

Proporzionalità

185. In linea con i principi generali di cui ai punti da 71 a 74, in linea di massima, gli aiuti possono essere considerati proporzionati se non superano il 50 % dei costi ammissibili.
186. I costi ammissibili comprendono:
- a) tutti i costi necessari o accessori all'attuazione degli investimenti in materia di interoperabilità; a seconda del tipo di investimento, tra tali costi possono figurare i costi di acquisto e installazione della tecnologia pertinente⁽¹⁵⁵⁾, i costi di gestione dei progetti e i costi di consegna⁽¹⁵⁶⁾;
 - b) costi relativi a studi, prove e all'approvazione, nonché impianti pilota e prototipi; e
 - c) costi relativi all'ammodernamento di una tecnologia precedentemente installata.
187. Per quanto concerne gli investimenti a favore dell'interoperabilità relativi all'ERTMS, così come definiti al punto 176, lettera a), i costi relativi all'integrazione delle funzioni del sistema globale europeo di navigazione satellitare (*European Global Navigation Satellite System*, EGNSS) all'interno dell'ERTMS sono ammissibili al sostegno. I costi relativi al GSM-R non sono ammissibili a beneficiare del sostegno.
188. Per quanto concerne gli investimenti in materia di interoperabilità a favore di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne il cui acquisto è programmato, i costi ammissibili devono essere limitati ai sovraccosti netti relativi all'interoperabilità⁽¹⁵⁷⁾. Tali sovraccosti sono calcolati come differenza tra, da un lato, il costo totale di acquisto del veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne il cui acquisto è programmato e dispone di tali investimenti e, dall'altro, il costo totale di acquisto dello stesso veicolo o di un veicolo analogo in assenza di investimenti in materia di interoperabilità nello scenario controfattuale.
189. In via eccezionale, gli aiuti per le tecnologie di cui al punto 176, lettere a) e b), possono essere considerati proporzionati se non superano l'80 % dei costi ammissibili, in quanto tali tecnologie sono caratterizzate da particolari problemi di coordinamento nella fase di introduzione e diffusione e producono notevoli benefici esterni che non possono essere internalizzati.
190. A seconda delle caratteristiche specifiche della misura, lo Stato membro può inoltre dimostrare che è necessaria un'intensità di aiuto più elevata, sulla base di un'analisi del deficit di finanziamento in linea con i principi generali di cui ai punti da 71 a 74. In tal caso, la Commissione considererà l'aiuto proporzionato se l'importo dell'aiuto per beneficiario è limitato al minimo necessario per realizzare l'investimento (ossia se l'aiuto corrisponde al deficit di finanziamento necessario per conseguire l'obiettivo della misura di aiuto rispetto allo scenario controfattuale in assenza di aiuti). In ogni caso, l'intensità di aiuto non può superare il 100 % dei costi ammissibili.

⁽¹⁵⁵⁾ La tecnologia pertinente può essere acquistata nuova o di seconda mano.

⁽¹⁵⁶⁾ Per motivi di chiarezza, i costi di manutenzione non sono ammissibili a beneficiare del sostegno.

⁽¹⁵⁷⁾ Purché non siano già coperti da altre forme di aiuto, in particolare dagli aiuti di cui alla sezione 4.2.2.3.

Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri

191. Al fine di garantire che l'aiuto non comprometta gli interessi generali dell'Unione creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti all'interoperabilità devono essere concessi in linea con i principi generali di cui ai punti 75 e 76.
192. In linea di principio, gli aiuti dovrebbero essere concessi sotto forma di regimi di aiuti in quanto sono suscettibili di avere un effetto distorsivo più limitato sulla concorrenza e sugli scambi rispetto ad aiuti ad hoc.
193. Inoltre, per il materiale rotabile e le imbarcazioni per la navigazione interna, i beneficiari dell'aiuto, nonché eventuali proprietari o detentore successivi del materiale rotabile o dell'imbarcazione per la navigazione interna che beneficia dell'investimento sovvenzionato, devono mantenerli iscritti nel pertinente registro nazionale di uno Stato membro e/o in un pertinente registro europeo dei veicoli per cinque anni dopo l'attuazione dell'investimento.

4.2.2.5 Aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento.

194. I presenti orientamenti prevedono norme specifiche a sostegno degli investimenti in attivi materiali e immateriali per l'adeguamento tecnico o l'ammodernamento di materiale rotabile, imbarcazioni per la navigazione interna e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile.
195. In particolare, si possono sostenere le attività e tecnologie seguenti:
 - a) ammodernamento e/o ristrutturazione del materiale rotabile;
 - b) ammodernamento e/o ristrutturazione di imbarcazioni per la navigazione interna, ad esempio per migliorarne l'idrodinamica e l'efficienza;
 - c) ammodernamento e/o ristrutturazione delle attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile;
 - d) adeguamento tecnico di imbarcazioni per la navigazione interna al trasporto di tipi nuovi di merci;
 - e) applicazioni telematiche e altro software che non rientrano nell'ambito di applicazione di cui alla sezione 4.2.2.4 dei presenti orientamenti, ad esempio i sistemi che forniscono informazioni esclusivamente nel contesto di un modo di trasporto o i sistemi digitali di prenotazione e pagamento che non contribuiscono a garantire flussi ininterrotti di traffico;
 - f) sistemi logistici, ad esempio software di ottimizzazione dei carichi;
 - g) software di previsioni di traffico (orario stimato di partenza/orario stimato di arrivo) e software di ottimizzazione dei percorsi.
196. Per almeno cinque anni dopo la concessione dell'aiuto, gli accordi contrattuali per la cessione o l'utilizzo a pagamento di attivi finanziati con aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di materiale rotabile, imbarcazioni per la navigazione interna e

attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile⁽¹⁵⁸⁾ devono comprendere una clausola che specifica che l'adeguamento o l'ammodernamento dell'attivo in questione è stato finanziato con aiuti di Stato e devono indicare l'importo dell'aiuto.

197. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di materiale rotabile, imbarcazioni per la navigazione interna e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile devono soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla presente sezione e alla sezione 4.1.

Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti

198. In linea con i principi generali di cui al punto 66, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di materiale rotabile, imbarcazioni per la navigazione interna e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile possano promuovere un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili. L'adeguamento tecnico consente ai trasporti terrestri sostenibili di adeguarsi alla domanda di nuovi tipi di servizi di trasporto di passeggeri e merci e di svilupparsi nei settori in cui presenta il maggiore potenziale di crescita, come il trasporto di merci fuori dimensione massima, pesanti o pericolose e il trasporto notturno di passeggeri. L'ammodernamento aumenta invece la sicurezza, la protezione, l'affidabilità e la qualità dei trasporti terrestri sostenibili. L'adeguamento tecnico e l'ammodernamento contribuiscono inoltre a un uso ottimale in termini di costi del materiale rotabile, delle imbarcazioni per la navigazione interna e delle attrezzature esistenti per il trasporto multimodale sostenibile.
199. La Commissione continuerà a valutare la compatibilità degli aiuti agli investimenti a favore di veicoli puliti (materiale rotabile e imbarcazioni per la navigazione interna) ai sensi della *disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022*⁽¹⁵⁹⁾ della Commissione. Analogamente, gli aiuti agli investimenti per la riduzione del rumore del trasporto ferroviario non rientrano nell'ambito di applicazione dei presenti orientamenti, ma sono trattati nel contesto della *disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022* (che prevede norme specifiche in materia di aiuti per la prevenzione o la riduzione dell'inquinamento diverso dai gas a effetto serra).

Necessità dell'aiuto

200. L'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di materiale rotabile, imbarcazioni per la navigazione interna e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile consentono a tali attivi di mantenere il loro livello massimo di valore e utilità. Questi tipi di investimenti non solo sostengono la competitività del trasporto terrestre sostenibile, ma consentono lo sviluppo di un mercato dell'usato che contribuisce a promuovere il trasferimento a modi di trasporto terrestre sostenibile. L'adeguamento tecnico e l'ammodernamento possono essere molto costosi perché il materiale rotabile, le imbarcazioni per la navigazione interna e le attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile non possono essere utilizzati per la durata dell'intervento di adeguamento o ammodernamento, con conseguenti riduzioni significative delle entrate. Inoltre, alcuni tipi di investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento richiedono lo sviluppo di un prototipo per comprendere i cambiamenti strutturali necessari per attuare la tecnologia, in funzione del tipo di veicolo o di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile. Tali costi

⁽¹⁵⁸⁾ Ad esempio, i contratti di leasing per il materiale rotabile.

⁽¹⁵⁹⁾ Cfr. nota (71).

(costo del prototipo e costo dell'ammodernamento) spesso superano il valore dell'attivo ammodernato⁽¹⁶⁰⁾.

201. Alla luce dei principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di materiale rotabile, imbarcazioni per la navigazione interna e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile possano essere necessari per soddisfare le necessità di coordinamento dei trasporti, nella misura in cui il mercato da solo non fornisca un livello sufficiente di investimenti per l'adeguamento tecnico e dell'ammodernamento a sostegno della competitività del trasporto terrestre sostenibile.

Adeguatezza degli aiuti

202. In linea con i principi generali di cui al punto 68, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di materiale rotabile, imbarcazioni per la navigazione interna e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile possano promuovere un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili⁽¹⁶¹⁾. Tali aiuti garantiscono un livello adeguato di investimenti nell'adeguamento tecnico e nell'ammodernamento a sostegno della competitività dei trasporti terrestri sostenibili, in particolare in assenza di misure normative che impongano l'introduzione delle stesse tecnologie. Gli aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento non sono adeguati per l'attuazione delle misure normative che richiedono l'introduzione delle stesse tecnologie più o meno nello stesso periodo.

Effetto di incentivazione degli aiuti

203. L'aiuto dovrebbe incentivare gli investimenti a favore dell'adeguamento tecnico e dell'ammodernamento di materiale rotabile, imbarcazioni per la navigazione interna e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile. Per avere un effetto di incentivazione, gli aiuti non devono finanziare gli investimenti necessari per conformarsi a una norma dell'UE o devono finanziare investimenti che consentano di conformarsi a una norma dell'UE in modo significativo prima della data di entrata in vigore obbligatoria della norma a livello di UE. In linea con i principi generali di cui ai punti 69 e 70, affinché gli aiuti abbiano un effetto di incentivazione occorre che risultino soddisfatte le condizioni cumulative seguenti:

- a) il beneficiario ha presentato domanda di aiuto prima dell'avvio dei lavori relativi al progetto di investimento;
- b) i lavori relativi al progetto di investimento dovrebbero concludersi almeno un anno prima della data in cui l'investimento sovvenzionato diventa obbligatorio a livello di UE.

⁽¹⁶⁰⁾ Studio di sostegno per la valutazione d'impatto per la revisione delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (cfr. nota (42), sezione 3.5).

⁽¹⁶¹⁾ Per quanto concerne la forma degli aiuti, nella sua prassi decisionale precedente in materia di aiuti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti, la Commissione non ha sollevato obiezioni nei confronti di aiuti sotto forma di sovvenzioni dirette (cfr. decisione della Commissione, del 1° luglio 2021, nel caso SA.57137, Germania, *Regime di aiuti di Stato per l'ammodernamento della flotta per vie navigabili interne* (GU C 317 del 6.8.2021, pag. 1)). Gli aiuti sotto forma di sovvenzioni dirette consentono ai beneficiari di ridurre i costi di investimento iniziali (costi del prototipo, perdite di entrate durante l'immobilizzazione del materiale rotabile, gli stessi investimenti in materia di interoperabilità) che, in normali condizioni di mercato, sono difficili da recuperare.

204. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione se risultano rispettati i principi generali di cui ai punti 69 e 70, come chiarito al punto 203.

Proporzionalità

205. In linea con i principi generali di cui ai punti da 71 a 74, in linea di massima, gli aiuti possono essere considerati proporzionati se non superano il 20 % dei costi ammissibili.
206. I costi ammissibili comprendono:
- a) tutti i costi necessari o accessori all'attuazione degli investimenti ammissibili; a seconda del tipo di investimento, tra tali costi possono figurare i costi necessari per l'acquisto e l'installazione della tecnologia pertinente, i costi di gestione dei progetti e i costi di consegna⁽¹⁶²⁾;
 - b) costi relativi a studi, prove e all'approvazione, nonché impianti pilota e prototipi; e
 - c) costi relativi all'ammodernamento di una tecnologia precedentemente installata.
207. In funzione delle caratteristiche specifiche della misura, lo Stato membro può anche dimostrare, sulla base di un'analisi del deficit di finanziamento di cui ai punti da 71 a 74, che è necessaria un'intensità di aiuto più elevata. In tal caso, la Commissione considererà l'aiuto proporzionato se l'importo dell'aiuto per beneficiario è limitato al minimo necessario per realizzare l'investimento (ossia se l'aiuto corrisponde al deficit di finanziamento necessario per conseguire l'obiettivo della misura di aiuto rispetto allo scenario controfattuale in assenza di aiuti). In ogni caso, l'intensità di aiuto non può superare il 100 % dei costi ammissibili.
208. Per quanto concerne gli investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento a favore di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne il cui acquisto è programmato, i costi ammissibili devono essere limitati ai sovraccosti netti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento⁽¹⁶³⁾. Tali sovraccosti sono calcolati come differenza tra, da un lato, il costo totale di acquisto del veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne il cui acquisto è programmato e dispone di tali investimenti e, dall'altro, il costo totale di acquisto dello stesso veicolo o di un veicolo analogo in assenza di investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento.

Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri

209. Al fine di garantire che l'aiuto non comprometta gli interessi generali dell'Unione creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti agli investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento devono essere concessi in linea con i principi generali di cui ai punti 75 e 76.
210. In linea di principio, gli aiuti dovrebbero essere concessi sotto forma di regimi di aiuti in quanto sono suscettibili di avere un effetto distorsivo più limitato sulla concorrenza e sugli scambi rispetto ad aiuti ad hoc.

⁽¹⁶²⁾ Per motivi di chiarezza, i costi di manutenzione non sono ammissibili a beneficiare del sostegno.

⁽¹⁶³⁾ Purché non siano già coperti da altre forme di aiuto, in particolare dagli aiuti di cui alla sezione 4.2.2.3.

5. AIUTI CHE RAPPRESENTANO IL RIMBORSO DI ALCUNI OBBLIGHI INERENTI ALLA NOZIONE DI PUBBLICO SERVIZIO NEL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI MERCI

5.1 Disposizioni generali

211. L'articolo 93 TFUE stabilisce la compatibilità degli aiuti di stato che rappresentano il rimborso di alcuni obblighi inerenti alla nozione di pubblico servizio. In tale contesto, l'articolo 14 del trattato e il protocollo n. 26 sui SIEG allegato al trattato stabiliscono i principi generali per il modo in cui gli Stati membri definiscono e forniscono i SIEG. Secondo il protocollo n. 26, gli enti nazionali, regionali e locali hanno un ruolo essenziale e un'ampia discrezionalità nel prestare, commissionare e organizzare servizi quanto più possibile a misura degli utenti. Le specifiche di un obbligo di servizio pubblico possono essere rimesse in discussione dalla Commissione soltanto in caso di errore manifesto nell'esercizio della discrezionalità da parte degli Stati membri⁽¹⁶⁴⁾. Tuttavia, il potere dello Stato membro di definire un servizio di interesse economico generale non è illimitato e non può essere esercitato in modo arbitrario al solo scopo di consentire a un determinato settore di eludere l'applicazione delle regole di concorrenza⁽¹⁶⁵⁾.
212. Nella comunicazione SIEG⁽¹⁶⁶⁾, che si applica anche al settore del trasporto ferroviario di merci, la Commissione ha chiarito le condizioni alle quali la compensazione degli obblighi di servizio pubblico deve essere considerata un aiuto di Stato.
213. Inoltre, il regolamento relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato agli aiuti "de minimis" concessi alle imprese che forniscono SIEG⁽¹⁶⁷⁾ si applica anche al settore del trasporto ferroviario di merci. Nel regolamento, la Commissione ha stabilito le condizioni alle quali si ritiene che le compensazioni di servizio pubblico di importo modesto non incidano sugli scambi tra Stati membri e/o non falsino o minaccino di falsare la concorrenza. In tali circostanze, la compensazione non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
214. Se gli Stati membri intendono adottare misure che rappresentano la compensazione di alcuni obblighi inerenti alla nozione di pubblico servizio nel settore del trasporto ferroviario di merci che non soddisfano le condizioni di cui alla sentenza *Altmark*⁽¹⁶⁸⁾ e che costituiscono aiuti di Stato, detti Stati membri devono notificare tali misure alla Commissione conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.
215. I presenti orientamenti stabiliscono le condizioni alle quali gli aiuti di Stato che rappresentano la compensazione di alcuni obblighi inerenti alla nozione di pubblico servizio nel settore del trasporto ferroviario di merci possono essere considerati compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato⁽¹⁶⁹⁾. Sebbene la

⁽¹⁶⁴⁾ Sentenza del Tribunale del 29 novembre 2018, *ARFEA/Commissione*, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, punto 88; sentenza della Corte di giustizia del 24 novembre 2020, *Viasat Broadcasting UK Ltd*, C-445/19, ECLI:EU:C:2020:952, punto 33.

⁽¹⁶⁵⁾ Sentenza del Tribunale del 12 febbraio 2008, *BUPA e a./Commissione*, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, punto 168.

⁽¹⁶⁶⁾ Cfr. nota (36).

⁽¹⁶⁷⁾ Cfr. nota (99).

⁽¹⁶⁸⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 24 luglio 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415. Cfr. punti 42 e seguenti della comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (cfr. nota (36)).

⁽¹⁶⁹⁾ L'articolo 93 del trattato non contiene alcun riferimento analogo alla seconda frase dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato, ai sensi del quale lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'UE. Tuttavia, la Corte ha già chiarito che la Commissione, nel valutare una misura

disciplina SIEG⁽¹⁷⁰⁾ non si applichi al settore dei trasporti terrestri, nella sua valutazione della compatibilità la Commissione terrà conto delle condizioni di cui alle sezioni da 2.2 a 2.10 della disciplina SIEG⁽¹⁷¹⁾ adattate alle caratteristiche specifiche del settore del trasporto ferroviario di merci, come indicato nel presente capo.

5.2 Effettivo servizio di interesse economico generale

216. Gli aiuti devono essere concessi per un SIEG effettivo e definito correttamente. Ciò significa che i servizi di trasporto merci possono essere qualificati come SIEG soltanto se lo Stato membro interessato stabilisce che esiste una reale necessità di tali servizi e tale reale necessità non è soddisfatta o non è soddisfatta in misura sufficiente dal mercato.
217. Per quanto concerne la definizione di effettivo servizio di interesse economico generale, lo Stato membro interessato deve dimostrare che il servizio di trasporto ferroviario di merci presenta caratteristiche particolari rispetto a quelle dei servizi commerciali, se tali servizi esistono sul mercato. A tale proposito, la Commissione ha chiarito che gli Stati membri non possono attribuire obblighi specifici di servizio pubblico a servizi che vengono già forniti, o che possono essere forniti, in modo soddisfacente da imprese operanti in normali condizioni di mercato e a condizioni - quali il prezzo, le caratteristiche qualitative oggettive, la continuità e l'accesso al servizio - coerenti con il pubblico interesse, così come definito dallo Stato⁽¹⁷²⁾.
218. È opportuno che gli Stati membri dimostrino che lo specifico servizio è nell'interesse dell'intera società⁽¹⁷³⁾ e di aver tenuto in debita considerazione le esigenze di servizio pubblico cui è offerto sostegno mediante una consultazione pubblica o altri strumenti adeguati per tener conto degli interessi di utenti e fornitori⁽¹⁷⁴⁾. Secondo gli organi giurisdizionali dell'UE, l'assenza di prove, fornite dallo Stato membro, attestanti la soddisfazione di tali criteri (ossia comprovanti che la portata dell'obbligo di servizio pubblico è necessaria e proporzionata rispetto a un bisogno reale di servizio pubblico) o l'inosservanza di tali criteri da parte degli Stati membri può costituire un errore manifesto di valutazione che la Commissione deve prendere in considerazione⁽¹⁷⁵⁾.
219. Alla luce di quanto precede, nel verificare se la portata dell'obbligo di servizio pubblico sia necessaria e proporzionata a una effettiva esigenza di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario di merci, la Commissione verificherà che l'autorità competente abbia valutato cumulativamente: i) le necessità di trasporto in questione basate sull'obiettivo pubblico perseguito dallo Stato membro interessato (ossia l'esistenza di un'effettiva esigenza di servizio pubblico); ii) in che misura le sole forze di mercato potrebbero soddisfare tali esigenze (ossia l'esistenza di un fallimento del mercato); e iii) misure alternative che potrebbero soddisfare le stesse necessità pur essendo meno distorsive della concorrenza e degli scambi.

di aiuto ai sensi dell'articolo 93 del trattato, deve verificare che l'aiuto non pregiudichi gli interessi generali dell'UE (cfr. sentenza della Corte di giustizia del 12 ottobre 1978, *Commissione/Belgio*, causa 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, di cui alla nota (30), punto 10).

⁽¹⁷⁰⁾ Cfr. nota (70).

⁽¹⁷¹⁾ Cfr. nota (70).

⁽¹⁷²⁾ Punto 13 della disciplina SIEG, cfr. nota (70).

⁽¹⁷³⁾ Cfr. decisione della Commissione, del 24 novembre 2023, nel caso SA.32953, Italia, *misure di aiuto di Stato a favore di Trenitalia SpA* (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), considerando da 443 a 445.

⁽¹⁷⁴⁾ Punto 14 della disciplina SIEG, cfr. nota (70).

⁽¹⁷⁵⁾ Sentenza del Tribunale del 1° marzo 2017, *Francia/Commissione*, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, punto 105.

220. Nel valutare la domanda di trasporto, le autorità competenti possono prendere in considerazione non solo la domanda esistente e futura degli utenti, ma anche la domanda prevista (in particolare se tale domanda prevista può ragionevolmente derivare dal perseguimento di obiettivi politici quali la promozione del trasporto sostenibile, della connettività o della coesione sociale). La valutazione ex-ante della domanda di un servizio di trasporto pubblico può essere effettuata con diversi metodi, ad esempio l'uso di dati storici, sondaggi rappresentativi o consultazioni pubbliche degli utenti volte ad individuare le aspettative nei confronti dei servizi pubblici.
221. La valutazione dell'offerta del mercato dovrebbe in linea di principio includere la consultazione degli operatori sul loro interesse a offrire i servizi in questione attraverso servizi a libero accesso e valutarne i risultati. Gli operatori di mercato possono essere consultati, ad esempio, sulla natura, sul volume e sulla frequenza dei servizi che già forniscono o intendono fornire nella zona geografica interessata o sul livello delle tariffe che applicano o intendono applicare. Quando l'avvio dei servizi commerciali è fornito, atteso o annunciato da un operatore di mercato entro un termine ragionevolmente breve (ad esempio, nel settore ferroviario, se l'operatore ha informato l'organismo di regolamentazione e il gestore dell'infrastruttura della sua intenzione di avviare il servizio a norma dell'articolo 38, paragrafo 4, della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽¹⁷⁶⁾), le autorità competenti dovrebbero tenerne conto nella definizione della portata degli obblighi di servizio pubblico, a meno che non vi siano giustificazioni oggettive per non farlo. Al fine di evitare l'esclusione dell'offerta commerciale, i servizi per i quali non vi sono comprovati fallimenti del mercato non possono rientrare nell'ambito di applicazione dell'obbligo di servizio pubblico.
222. Nel valutare se gli obblighi di servizio pubblico stabiliti in un contratto di servizio pubblico siano i meno distorsivi della concorrenza e degli scambi, l'autorità competente dovrebbe prendere in considerazione misure alternative conformi al diritto dell'Unione. Ad esempio, se l'obiettivo principale di interesse pubblico perseguito dalla misura è la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto merci (ad esempio, perché i mercati interessati dalla misura sono già serviti da modi di trasporto più inquinanti), l'autorità competente dovrebbe spiegare perché lo stesso risultato non può essere conseguito mediante misure di coordinamento dei trasporti meno distorsive (ad esempio, sotto forma di regimi di aiuti agli investimenti e/o al funzionamento).

5.3 Necessità di un atto di incarico che specifichi gli obblighi di servizio pubblico e le modalità di calcolo della compensazione

223. La gestione del servizio di interesse economico generale deve essere attribuito alle imprese interessate mediante uno o più atti, la cui forma può essere decisa da ciascuno Stato membro⁽¹⁷⁷⁾.
224. L'atto o gli atti di incarico dovrebbero specificare, in particolare: a) l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico; b) l'impresa e il territorio interessati; c) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente conferiti all'impresa dall'autorità che assegna l'incarico; d) la descrizione del meccanismo di compensazione e i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione; ed e) le modalità per evitare le sovracompenazioni e per il loro eventuale recupero.

⁽¹⁷⁶⁾ Cfr. nota (8).

⁽¹⁷⁷⁾ Nel termine "Stato membro" rientrano le autorità centrali, regionali e locali di tale Stato membro.

5.4 Durata del periodo di incarico

225. La durata del periodo di incarico dovrebbe essere limitata a 15 anni. Tuttavia, se gli attivi più significativi necessari per fornire il SIEG sono costituiti da materiale rotabile che è stato interamente o parzialmente finanziato con fondi pubblici, la durata del periodo di incarico non dovrebbe superare i 10 anni⁽¹⁷⁸⁾.

5.5 Rispetto della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico e della direttiva sulla trasparenza

226. Gli aiuti che rappresentano una compensazione per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario di merci sono considerati compatibili con il mercato interno sulla base dell'articolo 93 del trattato soltanto se sono in linea con le pertinenti disposizioni della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽¹⁷⁹⁾ e della direttiva 2006/111/CE della Commissione ("direttiva sulla trasparenza")⁽¹⁸⁰⁾, ove applicabile.
227. Si ritiene che gli aiuti non conformi alle pertinenti disposizioni di tali direttive, come ricordato nel capo 6, incidano sullo sviluppo degli scambi in misura tale da compromettere gli interessi generali dell'UE.

5.6 Rispetto delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici

228. Gli aiuti che rappresentano una compensazione per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario di merci sono considerati compatibili con il mercato interno sulla base dell'articolo 93 del trattato soltanto se l'autorità competente, al momento di incaricare l'impresa in questione della fornitura del servizio mediante contratti di servizio pubblico⁽¹⁸¹⁾ o di contratti di concessione⁽¹⁸²⁾, ha rispettato o si impegna a rispettare le norme dell'UE in materia di appalti pubblici applicabili, incluse eventuali condizioni relative a trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione sancite direttamente dal trattato e, se del caso, dal diritto derivato dell'Unione.

⁽¹⁷⁸⁾ Al termine del periodo di durata dell'incarico, l'operatore può trasferire tale materiale rotabile all'operatore che subentra o all'autorità competente, a condizione che il trasferimento avvenga al prezzo di mercato e tenga conto di eventuali finanziamenti pubblici ricevuti per l'acquisto di tale materiale rotabile (cfr. punto 234).

⁽¹⁷⁹⁾ Cfr. nota (8).

⁽¹⁸⁰⁾ Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17).

⁽¹⁸¹⁾ L'articolo 2, primo comma, punti 1), 2) e 5), della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243) definisce gli "appalti di servizi" come contratti a titolo oneroso stipulati per iscritto tra uno o più degli enti aggiudicatori, che perseguono le attività di cui agli articoli da 8 a 14 della direttiva, e uno o più operatori economici, aventi per oggetto la prestazione di servizi. Quando tali appalti coinvolgono "amministrazioni aggiudicatrici", così come definite all'articolo 2, paragrafo 1, punto 1), della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65), che non esercitano le attività di cui agli articoli da 8 a 14 della direttiva 2014/25/UE, gli appalti in questione sono considerati "appalti pubblici di servizi" ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, punti 6) e 9), della direttiva 2014/24/UE.

⁽¹⁸²⁾ L'articolo 5, punto 1), lettera b), della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1) definisce la "concessione di servizi" come un contratto "a titolo oneroso stipulato per iscritto in virtù del quale una o più amministrazioni aggiudicatrici o uno o più enti aggiudicatori affidano la fornitura e la gestione di servizi diversi dall'esecuzione di lavori di cui alla lettera a) ad uno o più operatori economici, ove il corrispettivo consista unicamente nel diritto di gestire i servizi oggetto del contratto o in tale diritto accompagnato da un prezzo".

229. Si ritiene che gli aiuti non conformi a tali norme e disposizioni incidano sullo sviluppo degli scambi in misura tale da compromettere gli interessi generali dell'UE.

5.7 Assenza di discriminazione

230. Nel caso in cui un'autorità attribuisca l'incarico della fornitura del medesimo SIEG a più imprese, è opportuno che la compensazione sia calcolata in base allo stesso metodo per ciascuna impresa.

5.8 Importo della compensazione

231. L'importo della compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole.
232. A tale proposito, la Commissione applicherà i criteri di cui ai punti da 21 a 50 della disciplina SIEG⁽¹⁸³⁾, fatte salve le seguenti precisazioni.
233. Innanzitutto, il costo netto necessario, o che si prevede sia necessario, ai fini dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico può essere determinato sulla base della metodologia del costo evitato netto, come descritto ai punti da 25 a 27 della disciplina SIEG⁽¹⁸⁴⁾, o sulla base della metodologia di attribuzione dei costi, come descritta ai punti da 28 a 31 della disciplina SIEG⁽¹⁸⁵⁾.
234. In secondo luogo, per quanto concerne l'acquisto di materiale rotabile utilizzato per la fornitura di servizi pubblici, gli Stati membri dovrebbero garantire che siano soddisfatte le condizioni cumulative seguenti:
- a) per il calcolo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico, vanno presi in considerazione gli aiuti di Stato già ricevuti e approvati, in particolare ai sensi dei presenti orientamenti (sezione 4.2.2.3), in relazione al materiale rotabile che sarà utilizzato per la fornitura dei servizi pubblici;
 - b) se il materiale rotabile utilizzato per la fornitura dei servizi pubblici viene trasferito, al termine del contratto, all'operatore che subentra o all'autorità competente, tale trasferimento dovrebbe essere effettuato al prezzo di mercato e tenere conto di eventuali finanziamenti pubblici ricevuti dall'operatore uscente per l'acquisto di tale materiale rotabile.

5.9 Condizioni aggiuntive che possono essere necessarie per garantire che l'aiuto non pregiudichi gli interessi generali dell'UE

235. Eccezionalmente, la Commissione può, se le disposizioni previste non sono sufficienti ad evitare gravi distorsioni della concorrenza nel mercato interno e se gli aiuti sono suscettibili di incidere sugli scambi in modo da pregiudicare gli interessi generali dell'UE, imporre condizioni o chiedere impegni agli Stati membri. A tale fine, la Commissione applicherà i criteri di cui ai punti da 51 a 59 della disciplina SIEG⁽¹⁸⁶⁾, apportando gli adeguamenti necessari.

⁽¹⁸³⁾ Cfr. nota (70).

⁽¹⁸⁴⁾ Cfr. nota (70).

⁽¹⁸⁵⁾ Cfr. nota (70).

⁽¹⁸⁶⁾ Cfr. nota (70).

236. La Commissione osserva che le carenze del mercato individuate dagli Stati membri (ad esempio, per i trasporti a carro singolo) potrebbero avere una dimensione locale o regionale. Pertanto, la Commissione valuterà attentamente che l'ambito di applicazione geografico degli appalti pubblici di servizi sia debitamente giustificato. A tal proposito, in linea di principio, la Commissione non ritiene che un appalto pubblico di servizi che copre l'intero territorio o l'intera rete ferroviaria di uno Stato membro rappresenti una modalità proporzionata per affrontare un possibile fallimento del mercato, tenuto conto della potenziale distorsione della concorrenza che l'aggiudicazione di un appalto di questo tipo può comportare.

5.10 Trasparenza

237. Per la compensazione della prestazione di SIEG che rientra nel ambito di applicazione dei presenti orientamenti, lo Stato interessato deve pubblicare le seguenti informazioni, su Internet o con altre modalità opportune: a) i risultati della consultazione pubblica o degli altri strumenti adeguati di cui al punto 218; b) l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico; c) l'impresa e, se del caso, il territorio interessati; e d) gli importi di aiuto concessi all'impresa su base annua.

5.11 Condizioni e obblighi associati alle decisioni della Commissione

238. Ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (CE) 2015/1589⁽¹⁸⁷⁾, la Commissione può subordinare una decisione positiva a condizioni che permettano di considerare l'aiuto compatibile con il mercato interno e ad obblighi che consentano di controllare il rispetto della decisione stessa. Tali condizioni e obblighi possono essere necessari per garantire che gli aiuti concessi alle imprese interessate non provochino indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi nel mercato interno. In tale contesto, possono risultare necessarie relazioni periodiche - o altri tipi di obblighi - in funzione delle caratteristiche specifiche di ciascun SIEG.

6. FLUSSI FINANZIARI ALL'INTERNO DI IMPRESE FERROVIARIE INTEGRATE VERTICALMENTE

239. L'adozione dei pacchetti legislativi sui servizi di trasporto ferroviario di cui al punto 2 dei presenti orientamenti ha portato alla progressiva apertura alla concorrenza di tutte le operazioni di trasporto ferroviario. Tale processo ha posto le imprese ferroviarie integrate verticalmente in una situazione in cui alcune delle loro attività (in particolare la gestione dell'infrastruttura ferroviaria) possono ancora godere, a determinate condizioni, di diritti esclusivi e/o speciali, mentre le attività di trasporto ferroviario di merci e passeggeri sono ora soggette alla concorrenza secondo le condizioni stabilite dalla direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽¹⁸⁸⁾ e dal regolamento (CE) n. 1370/2007⁽¹⁸⁹⁾.
240. Come indicato al punto 3 dei presenti orientamenti, è fondamentale che il quadro giuridico che disciplina le operazioni finanziarie delle imprese pubbliche e integrate verticalmente nel settore ferroviario sia adeguatamente rispettato e applicato. Il rispetto delle norme applicabili in materia di trasparenza finanziaria: i) garantisce che gli aiuti concessi a norma dei presenti orientamenti non siano dirottati verso attività diverse da quelle per le quali è autorizzato l'aiuto; e ii) attenua il rischio che i proventi di strumenti

⁽¹⁸⁷⁾ Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9).

⁽¹⁸⁸⁾ Cfr. nota (8).

⁽¹⁸⁹⁾ Cfr. nota (31).

finanziari basati sul mercato (ad esempio, le obbligazioni) utilizzati da imprese integrate verticalmente per finanziare le operazioni, gli investimenti e le attività di manutenzione e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria siano utilizzati per il rifinanziamento infragruppo a scapito dei nuovi operatori e, in definitiva, della concorrenza.

241. Il presente capo ricorda i principi che disciplinano le operazioni finanziarie delle imprese ferroviarie pubbliche e integrate verticalmente. Il rispetto di tali principi è importante, non soltanto per garantire che gli aiuti destinati a compensare l'adempimento di obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario di merci siano compatibili con il mercato interno (cfr. sezione 5.5). Più in generale, il loro rispetto è importante anche per garantire la corretta attribuzione dei costi e delle entrate alle diverse attività delle imprese pubbliche e integrate verticalmente, evitando in tal modo sovvenzioni incrociate.
242. Le operazioni finanziarie delle imprese pubbliche e integrate verticalmente sono disciplinate dalla direttiva sulla trasparenza, che riguarda le imprese pubbliche⁽¹⁹⁰⁾ e tutte le imprese tenute a tenere una contabilità separata⁽¹⁹¹⁾, in particolare le imprese incaricate dell'adempimento di un servizio pubblico. Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, e dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva, gli Stati membri provvedono affinché: i) le imprese che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva tengano una contabilità separata per attività diverse; ii) tale contabilità individui chiaramente i costi e i ricavi relativi alle distinte attività; e iii) tale contabilità fornisca i metodi dettagliati con i quali detti costi e ricavi sono imputati o attribuiti alle distinte attività.
243. Nel settore ferroviario, l'obbligo di cui sopra è stato chiarito e ulteriormente specificato nella direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽¹⁹²⁾, che si applica alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e alle attività di trasporto ferroviario delle imprese ferroviarie.
244. Ai sensi dell'articolo 6 della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽¹⁹³⁾, la tenuta di una contabilità separata è obbligatoria: i) tra l'attività di prestazione di servizi di trasporto e quella connessa alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria; ii) tra servizi di trasporto di passeggeri e di merci; e iii) tra il servizio pubblico e le attività commerciali. Inoltre, in termini di trasparenza finanziaria, l'articolo 7 quinquies della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽¹⁹⁴⁾ prevede espressamente che:
- a) "[i] prestiti tra entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale sono concessi, erogati e gestiti soltanto a tassi e condizioni di mercato che rispecchiano il profilo di rischio individuale dell'entità interessata"⁽¹⁹⁵⁾;

⁽¹⁹⁰⁾ Definita all'articolo 2, lettera b) della direttiva sulla trasparenza come "ogni impresa nei confronti della quale i poteri pubblici possano esercitare, direttamente o indirettamente, un'influenza dominante per ragioni di proprietà, di partecipazione finanziaria o della normativa che la disciplina. L'influenza dominante è presunta, qualora i poteri pubblici si trovino nei riguardi dell'impresa, direttamente o indirettamente, almeno in una delle seguenti situazioni: i) detengano la maggioranza del capitale sottoscritto dell'impresa; o ii) dispongano della maggioranza dei voti attribuiti alle quote emesse dall'impresa; o iii) possano designare più della metà dei membri dell'organo di amministrazione, di direzione o di vigilanza dell'impresa".

⁽¹⁹¹⁾ Definito all'articolo 2, lettera d), della direttiva sulla trasparenza come "ogni impresa che fruisca di diritti speciali o esclusivi riconosciuti da uno Stato membro a norma dell'articolo [106, paragrafo 1,] del trattato o sia incaricata della gestione di servizi di interesse economico generale a norma dell'articolo [106, paragrafo 2,] del trattato, che riceva compensazioni in qualsiasi forma per prestazioni di servizio pubblico in relazione a tali servizi e che eserciti anche altre attività".

⁽¹⁹²⁾ Cfr. nota (8).

⁽¹⁹³⁾ Cfr. nota (8).

⁽¹⁹⁴⁾ Cfr. nota (8).

⁽¹⁹⁵⁾ Articolo 7 quinquies, paragrafo 4, della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico, cfr. nota (8).

- b) "[i] debiti imputati al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti imputati alle altre entità giuridiche delle imprese a integrazione verticale. Tali debiti sono onorati separatamente [...]"⁽¹⁹⁶⁾; e
 - c) "[n]elle imprese a integrazione verticale, il gestore dell'infrastruttura tiene registrazioni dettagliate di tutti i rapporti commerciali e finanziari con le altre entità giuridiche dell'impresa in questione"⁽¹⁹⁷⁾. La facoltà di verificare il rispetto di tali disposizioni spetta innanzitutto agli organismi di regolamentazione nazionali⁽¹⁹⁸⁾.
245. Per quanto riguarda il finanziamento del gestore dell'infrastruttura, a norma dell'articolo 8 della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico⁽¹⁹⁹⁾, detto gestore dovrebbe adottare un piano aziendale che comprenda investimenti e programmi finanziari. Il piano dovrebbe avere lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi⁽²⁰⁰⁾.

7. PIANO DI VALUTAZIONE EX POST

246. A ulteriore garanzia della limitatezza delle distorsioni della concorrenza e degli scambi, la Commissione può esigere che i regimi individuati al punto 247 siano soggetti a una valutazione ex post che verificherà: a) l'efficacia della misura di aiuto alla luce dei suoi obiettivi predefiniti; b) gli effetti delle misure di aiuto sulla concorrenza e gli scambi commerciali e il fatto che c) non si verifichino indebiti effetti di distorsione in misura contraria agli interessi dell'UE per tutto il periodo di validità del regime di aiuti.
247. È necessario realizzare una valutazione ex post nel caso dei regimi per cui il rischio di distorsioni della concorrenza e degli scambi è particolarmente elevato, ovvero sia che rischiano di provocare significative restrizioni o distorsioni della concorrenza se la loro attuazione non viene valutata in tempo utile, ad esempio, nel caso di regimi di aiuti di importo elevato che presentano caratteristiche innovative o sono finalizzati a significativi cambiamenti tecnologici, normativi o di mercato. In ogni caso, la valutazione ex post è necessaria per tutti i regimi le cui dotazioni di bilancio o le spese contabilizzate che riguardano gli aiuti di Stato superano i 150 milioni di EUR in un dato anno o i 750 milioni di EUR per la loro durata complessiva. La durata complessiva del regime comprende la durata combinata del regime e di eventuali regimi precedenti caratterizzati da un obiettivo e un ambito di applicazione geografico simili, a decorrere dalla pubblicazione dei presenti orientamenti. Alla luce degli obiettivi della valutazione e al fine di non imporre un onere sproporzionato sugli Stati membri, le valutazioni ex post sono richieste solo per i regimi di aiuto la cui durata totale supera i tre anni, a decorrere dalla pubblicazione dei presenti orientamenti.

⁽¹⁹⁶⁾ Articolo 7 quinquies, paragrafo 7, della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico, cfr. nota (8).

⁽¹⁹⁷⁾ Articolo 7 quinquies, paragrafo 9, della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico, cfr. nota (8).

⁽¹⁹⁸⁾ Ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 12, della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico, per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6 e delle disposizioni relative alla trasparenza finanziaria di cui all'articolo 7 quinquies di tale direttiva, l'organismo di regolazione ha la facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie. Nel caso di imprese a integrazione verticale tale facoltà è estesa a tutte le entità giuridiche.

⁽¹⁹⁹⁾ Cfr. nota (8).

⁽²⁰⁰⁾ Articolo 8, paragrafo 3, della direttiva sullo spazio ferroviario europeo unico, cfr. nota (8).

248. L'obbligo della valutazione ex post può essere revocato per i regimi di aiuto che subentrano a regimi caratterizzati da obiettivi e ambiti di applicazione geografici simili che siano stati già sottoposti ad una valutazione e rispetto ai quali sia stata redatta una relazione di valutazione finale che ne stabilisca la conformità al piano di valutazione approvato dalla Commissione e che non presenti conclusioni negative. Tutti i regimi la cui relazione di valutazione finale di un regime non sia conforme al piano di valutazione approvato devono essere sospesi con effetto immediato.
249. Per quanto riguarda i regimi di aiuto soggetti all'obbligo di valutazione di cui al punto 247, gli Stati membri devono notificare un progetto di piano di valutazione, che formerà parte integrante della valutazione del regime da parte della Commissione. Il piano deve essere notificato:
- a) insieme al regime di aiuti, se la dotazione di aiuti di Stato del regime è superiore a 150 milioni di EUR in un dato anno o a 750 milioni di EUR per la loro durata complessiva;
 - b) entro i 30 giorni lavorativi successivi a qualsiasi modifica significativa che aumenta la dotazione del regime portandola ad un livello superiore a 150 milioni di EUR in un dato anno o a 750 milioni di EUR per la loro durata complessiva;
 - c) per i regimi che non rientrano nelle lettere a) o b), entro i 30 giorni lavorativi successivi all'iscrizione a bilancio delle spese del regime superiori a 150 milioni di EUR in un dato anno.
250. Il progetto di piano di valutazione deve essere conforme ai principi metodologici comuni forniti dalla Commissione⁽²⁰¹⁾. Gli Stati membri devono pubblicare il piano di valutazione approvato dalla Commissione.
251. La valutazione ex post deve essere effettuata da un esperto indipendente dall'autorità che concede l'aiuto, sulla base del piano di valutazione. Ogni valutazione deve comprendere almeno una relazione di valutazione intermedia e una relazione di valutazione finale, che devono essere entrambe pubblicate dagli Stati membri.
252. La valutazione finale deve essere presentata alla Commissione in tempo utile per consentirle di valutare l'eventuale prolungamento del regime di aiuti e al più tardi nove mesi prima della scadenza del regime. Tale periodo può essere ridotto per i regimi rispetto ai quali l'obbligo di valutazione scatta negli ultimi due anni di attuazione. L'ambito di applicazione e le modalità di ciascuna valutazione saranno definiti in dettaglio nella decisione di approvazione del regime di aiuti. La notifica di eventuali successive misure di aiuto che presentino un obiettivo simile deve contenere la descrizione di come si sia tenuto conto dei risultati della valutazione.

⁽²⁰¹⁾ Documento di lavoro dei servizi della Commissione, *Common methodology for State aid evaluation* del 28 maggio 2014 (SWD(2014) 179 final) o eventuali documenti che lo sostituiscono.

8. RELAZIONI E MONITORAGGIO

253. A norma del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio⁽²⁰²⁾ e del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione⁽²⁰³⁾, gli Stati membri sono tenuti a presentare alla Commissione relazioni annuali per ciascuna misura di aiuto approvata ai sensi dei presenti orientamenti.
254. Gli Stati membri devono conservare una documentazione dettagliata per tutte le misure di aiuto. La documentazione deve contenere tutte le informazioni necessarie ad accertare il rispetto di tutte le condizioni di compatibilità previste dai presenti orientamenti. Gli Stati membri devono conservare tale documentazione per 10 anni a decorrere dalla data di concessione dell'aiuto e devono fornirla alla Commissione su richiesta.
255. Inoltre, per quanto concerne gli aiuti che rappresentano la compensazione degli obblighi inerenti alla nozione di pubblico servizio di cui al capo 5, la Commissione applicherà anche il capo 3 della disciplina SIEG⁽²⁰⁴⁾ con i necessari adeguamenti (ad eccezione dei punti 62, ultimo trattino, e 65).

9. APPLICABILITÀ

256. I presenti orientamenti sostituiscono le linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie ⁽²⁰⁵⁾.
257. La Commissione applicherà i presenti orientamenti agli aiuti notificati in merito ai quali sarà chiamata a decidere successivamente alla data di pubblicazione dei presenti orientamenti nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, anche se gli aiuti sono stati notificati anteriormente a tale data.
258. Conformemente alla comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi⁽²⁰⁶⁾, nel caso di aiuti illegali, la Commissione applicherà le norme in vigore al momento in cui gli aiuti sono stati concessi. La Commissione applicherà i presenti orientamenti, di conseguenza, in caso di aiuti illegali erogati dopo la loro data di pubblicazione.
259. La Commissione propone agli Stati membri le opportune misure riportate di seguito, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 1, del trattato:
- a) gli Stati membri modificano, se necessario, i regimi di aiuti esistenti autorizzati a norma delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie o direttamente ai sensi dell'articolo 93 del trattato, al fine di allinearli ai presenti orientamenti entro il [31 dicembre 2026];
 - b) gli Stati membri esprimono il proprio accordo esplicito e incondizionato alle opportune misure proposte al punto 259, lettera a), entro due mesi dalla data di pubblicazione dei presenti orientamenti nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione*

⁽²⁰²⁾ Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9).

⁽²⁰³⁾ Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽²⁰⁴⁾ Cfr. nota (70).

⁽²⁰⁵⁾ Cfr. nota (38).

⁽²⁰⁶⁾ GU C 119 del 22.5.2002, pag. 22.

europea. In assenza di risposta, la Commissione presuppone che lo Stato membro in questione non concordi con le misure proposte.

10. REVISIONE

260. La Commissione può decidere di rivedere o modificare i presenti orientamenti in qualsiasi momento, se ciò risultasse necessario per motivi connessi con la politica di concorrenza o per tener conto di altre politiche dell'UE o di impegni internazionali o per qualsiasi altro motivo giustificato.

ALLEGATO I

Aiuti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti – misure contemplate dal regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti e misure da notificare ai sensi dei presenti orientamenti

Obiettivo principale	Regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti		Orientamenti sul trasporto terrestre e multimodale	
	Misura	Intensità consentita	Misura	Intensità consentita
Aiuti al funzionamento per ridurre i costi esterni dei trasporti	Regimi di aiuto	<p><i>50 % dei costi ammissibili</i></p> <p><i>[60] % dei costi ammissibili per gli aiuti concessi a favore di operazioni di trasporto combinato</i></p>	<p>Aiuti ad hoc</p> <p>Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti</p> <p>Regimi di aiuto che non fanno ricorso al manuale della Commissione</p>	<i>75 % dei costi ammissibili</i>
Aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali	Regimi di aiuto	<i>80 % dei costi ammissibili per il primo anno di esercizio, 70 % per il secondo anno, 60 % per il terzo anno, 50 % per il quarto anno e 40 % per il quinto anno</i>	<p>Aiuti ad hoc</p> <p>Importo dell'aiuto individuale concesso a norma di un regime per progetto ≥ 15 milioni di EUR</p>	<i>80 % dei costi ammissibili per il primo anno di esercizio, 70 % per il secondo anno, 60 % per il terzo anno, 50 % per il quarto anno e 40 % per il quinto anno</i>
Aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di trasporto unimodale o multimodale ferroviario e per vie navigabili interne	<p>Regimi di aiuto</p> <p>Importo dell'aiuto individuale concesso a norma di un regime per progetto < 20 milioni di EUR</p> <p>Aiuti ad hoc a favore di terminal multimodali sostenibili utilizzati per il trasporto delle merci sostenibili < 10 milioni di EUR</p>	<p><i>50 % dei costi ammissibili se l'aiuto è < 3 milioni di EUR per progetto</i></p> <p><i>50 % dei costi ammissibili, ma entro il limite della differenza tra i costi ammissibili e il risultato operativo dell'investimento nel corso della sua vita e il valore finale se l'aiuto è ≥ 3 milioni di EUR per progetto</i></p>	<p>Aiuti ad hoc</p> <p>Aiuti ad hoc a favore di terminal multimodali sostenibili utilizzati per il trasporto delle merci ≥ 10 milioni di EUR</p> <p>Importo dell'aiuto individuale concesso a norma di un regime per progetto ≥ 20 milioni di EUR</p> <p>Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti</p>	<p><i>Deficit di finanziamento limitato al 100 % dei costi ammissibili</i></p> <p><i>Nessuna soglia se gli aiuti ad hoc sono concessi mediante procedura di gara competitiva</i></p>

Aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private	Regimi di aiuto Importo dell'aiuto individuale concesso a norma di un regime per progetto < 2 milioni di EUR	<i>50 % dei costi ammissibili se l'aiuto è < 500 000 EUR per progetto</i> <i>50 % dei costi ammissibili, ma entro il limite della differenza tra i costi ammissibili e il risultato operativo dell'investimento nel corso della sua vita e il valore finale se l'aiuto è ≥ 500 000 EUR per progetto</i>	Aiuti ad hoc Importo dell'aiuto individuale concesso a norma di un regime per progetto ≥ 2 milioni di EUR Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti	<i>Deficit di finanziamento limitato al 100 % dei costi ammissibili</i>
Aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne	Regimi di aiuto	<i>Importo nominale del relativo prestito ≤ costi ammissibili. La copertura della garanzia è ≤ all'80 % del relativo prestito</i>	Aiuti ad hoc Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti	<i>Importo nominale del relativo prestito ≤ costi ammissibili. La copertura della garanzia è ≤ all'90 % del relativo prestito</i>
Aiuti agli investimenti per l'acquisto di unità di carico intermodali e gru a bordo di navi	Regimi di aiuto	<i>30 % dei costi ammissibili (per le unità di carico intermodali)</i> <i>20 % dei costi ammissibili (per le gru a bordo di navi)</i>	n.a.	
Aiuti agli investimenti per l'interoperabilità	Regimi di aiuto	<i>50 % dei costi ammissibili</i> <i>80 % dei costi ammissibili (per ERTMS e DAC)</i>	Aiuti ad hoc Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti o per investimenti non inclusi nell'elenco di cui a tale regolamento	<i>50 % dei costi ammissibili</i> <i>80 % dei costi ammissibili (per ERTMS e DAC)</i> <i>Deficit di finanziamento limitato al 100 % dei costi ammissibili</i>
Aiuti agli investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di veicoli e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile	Regimi di aiuto	<i>20 % dei costi ammissibili</i>	Aiuti ad hoc Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti o per investimenti non inclusi nell'elenco di cui a tale regolamento	<i>20 % dei costi ammissibili</i> <i>Deficit di finanziamento limitato al 100 % dei costi ammissibili</i>

ALLEGATO II

Informazioni di cui al punto 82, lettera b)

Le informazioni sugli aiuti individuali di cui al punto 82, lettera b), dei presenti orientamenti devono comprendere quanto segue:

- a) identità del singolo beneficiario dell'aiuto individuale⁽²⁰⁷⁾:
 - nome;
 - identificativo del beneficiario dell'aiuto;
- b) tipo di beneficiario dell'aiuto al momento della presentazione della domanda:
 - PMI;
 - grande impresa;
- c) regione in cui è ubicato il beneficiario dell'aiuto, a livello NUTS II o inferiore;
- d) principale settore o attività per il quale o la quale il beneficiario ha ricevuto l'aiuto in questione (gruppo NACE - codice numerico a tre cifre)⁽²⁰⁸⁾;
- e) elemento di aiuto espresso come importo intero in valuta nazionale;
- f) se diverso dall'elemento di aiuto, l'importo nominale dell'aiuto, espresso come importo intero in valuta nazionale⁽²⁰⁹⁾;
- g) strumento di aiuto⁽²¹⁰⁾:
 - sovvenzione/contributo in conto interessi/cancellazione del debito;
 - prestito/anticipi rimborsabili/sovvenzione rimborsabile;
 - garanzia;
 - agevolazione fiscale o esenzione fiscale;
 - finanziamento del rischio;
 - altro (precisare);

⁽²⁰⁷⁾ Ad eccezione dei segreti aziendali e delle altre informazioni riservate in casi debitamente giustificati e fatto salvo l'accordo della Commissione (comunicazione della Commissione C(2003) 4582 del 1° dicembre 2003 relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato (GU C 297 del 9.12.2003, pag. 6)).

⁽²⁰⁸⁾ Regolamento (CE) n. 1893/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che definisce la classificazione statistica delle attività economiche NACE Revisione 2 e modifica il regolamento (CEE) n. 3037/90 del Consiglio nonché alcuni regolamenti (CE) relativi a settori statistici specifici (GU L 393 del 30.12.2006, pag. 1).

⁽²⁰⁹⁾ Equivalente sovvenzione lordo o, eventualmente, l'importo dell'investimento. Per gli aiuti al funzionamento, si può indicare l'importo di aiuto annuale per beneficiario. Per i regimi fiscali, tale importo può essere comunicato utilizzando gli intervalli di cui al punto 84. L'importo da pubblicare è lo sgravio fiscale massimo consentito e non l'importo dedotto ogni anno (ad esempio, nel caso di un credito d'imposta, deve essere pubblicato il credito d'imposta massimo consentito e non l'importo effettivo, che può dipendere dal reddito imponibile e variare ogni anno).

⁽²¹⁰⁾ Se l'aiuto viene concesso tramite strumenti d'aiuto diversi, l'importo dell'aiuto va indicato per ciascun strumento.

- h) data di concessione e data di pubblicazione:
- i) obiettivo dell'aiuto,
- j) nome dell'autorità o delle autorità che concedono gli aiuti;
- k) eventualmente, nome dell'entità delegata e nomi degli intermediari finanziari selezionati;
- l) numero di riferimento della misura di aiuto⁽²¹¹⁾.

⁽²¹¹⁾ Fornito dalla Commissione nel quadro della procedura di notifica di cui al capo 3.