



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

*Dipartimento per gli Affari europei*

*Ufficio per il coordinamento in materia di aiuti di Stato*

**POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE  
RELATIVA ALLA**

Consultazione sul progetto di Linee guida sugli aiuti di Stato a favore del trasporto terrestre e multimodale e sul progetto di regolamento della Commissione proposta che dichiara compatibili con il mercato interno, in applicazione degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, alcune categorie di aiuti nel settore del trasporto ferroviario, per le vie navigabili interne e multimodale

Roma 20 settembre 2024

## Contesto di riferimento

Il 18 giugno 2024 la Commissione ha avviato una consultazione pubblica su una proposta di regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti (TBER) e su una proposta di orientamenti sugli aiuti di Stato per il trasporto terrestre e multimodale (LMTG).

La proposta di regolamento di esenzione TBER riguarda le misure di aiuto di Stato concesse nei settori ferroviario, delle vie navigabili interne e del trasporto multimodale che soddisfano le esigenze di coordinamento dei trasporti, ai sensi degli articoli 93, 107 e 108 TFUE.

La proposta delle nuove LMTG intende sostituire gli orientamenti del 2008 sugli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie, ne amplia il campo di applicazione, e fornisce ulteriori indicazioni sulla valutazione ai sensi dell'articolo 93 del trattato delle misure di aiuto di Stato che non sono esentate dalla notifica preventiva ai sensi del TBER.

Il termine per fornire la risposta alla Commissione europea è fissato al 20 settembre 2024.

## Osservazioni preliminari

Le Autorità italiane condividono in gran parte la proposta delle nuove linee guida per il trasporto terrestre e multimodale (LMTG) con la quale si amplia l'ambito di applicazione delle norme rispetto agli orientamenti del 2008 sugli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie, viene estesa la categoria dei beneficiari degli aiuti anche alle imprese che operano sul lato della domanda, si semplifica la possibilità di concedere aiuti al funzionamento e agli investimenti, si includono i servizi pubblici di trasporto ferroviario di merci nello schema "Altmark" estendendo agli stessi le medesime regole e criteri disciplinanti la possibilità per gli Stati di finanziare i servizi pubblici di trasporto passeggeri (oggetto del Regolamento CE 1370/2007).

Con riferimento alla proposta di regolamento di esenzione delle misure di aiuto a favore dei settori ferroviario, delle vie navigabili interne e del trasporto multimodale (TBER), si accoglie con favore la proposta della Commissione europea di offrire agli Stati la possibilità di prevedere regimi di aiuti di Stato in esenzione da notifica per finanziare modalità di trasporto sostenibili.

Preliminarmente, allo scopo di garantire la certezza del quadro giuridico, si rappresenta la necessità di assicurare la massima coerenza tra le disposizioni di cui alle LMTG e del TBER con le linee guida sugli aiuti a favore di energia e ambiente (CEEAG) e con il regolamento di esenzione per categorie (GBER) nonché di considerare la possibilità di concedere anche aiuti ad hoc in esenzione da notifica ai sensi del TBER.

In particolare, dovrebbe essere assicurato il coordinamento con riferimento alle intensità di aiuto ammissibili previste per poter comunicare in esenzione ai sensi del TBER e del GBER. A titolo esemplificativo si rappresenta che il GBER prevede agli articoli 53 (infrastrutture culturali) e 55 (infrastrutture sportive) la possibilità di concedere aiuti in esenzione fino all'80% dei costi ammissibili. L'attuale proposta di TBER prevede, infatti, agli articoli 12 e 13, una soglia massima di costi ammissibili pari al 50%.

Lo stesso investimento, inoltre, nel settore dei trasporti, potrebbe astrattamente ricadere nell'ambito di diverse discipline legali di compatibilità in materia di aiuti di Stato (es. GBER, in particolare, la Sezione 7 "Aiuti per la tutela dell'ambiente" e l'art. 56 "aiuti agli investimenti per le

infrastrutture locali”; Linee guida energia e ambiente, con particolare riferimento alla sezione 4.3 “Aiuti a favore di una mobilità pulita”), con costi ammissibili e percentuali degli interventi sovvenzionabili differenti, risultandone una scarsa *predictability* dell’effettivo riconoscimento della misura di supporto e del relativo importo

\* \* \*

Con riferimento alle **Linee guida per il trasporto terrestre e multimodale (LMGT)** si evidenzia l’assenza di una disciplina dedicata per gli aiuti concernenti l’utilizzo dell’infrastruttura.

Tale fattispecie, prevista nelle Linee guida 2008, consentendo la compensazione integrale del differenziale dei costi sostenuti per l’utilizzo delle infrastrutture tra diverse modalità di trasporto, si è dimostrata utile al fine di sostenere il trasporto ferroviario in aree a rischio di fallimento di mercato, quali i collegamenti con le isole o in aree geografiche periferiche.

Il considerando 24 delle LMGT precisa che sebbene le linee guida non comprendano una sezione dedicata agli aiuti per l’utilizzo dell’infrastruttura, gli SM possono utilizzare la metodologia relativa agli aiuti per ridurre i costi esterni dei trasporti per coprire i costi connessi all’uso dell’infrastruttura. Al fine di evitare equivoci interpretativi, potrebbe essere opportuno introdurre una specifica ed esplicita previsione volta a chiarire se sia ancora consentita, ai sensi delle LMGT, la compensazione integrale del differenziale dei costi sostenuti per l’utilizzo delle infrastrutture.

\* \* \*

Con riferimento al TBER, al fine di contribuire ad individuare eventuali spazi di miglioramento della proposta, si rappresentano di seguito le questioni di maggiore rilievo emerse con riferimento alle singole categorie di aiuto ivi disciplinate.

## **Sezione I – Aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti**

### **1. Articolo 10 – Aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti**

Il comma 2 dell’articolo 10 prevede la concessione di aiuti agli operatori dei trasporti e/o agli organizzatori dei trasporti per le operazioni di trasporto per ferrovia, vie navigabili interne e/o multimodali sostenibili di passeggeri e merci. Il successivo comma 3 include, tra i costi ammissibili, i costi evitati dall’uso del trasporto unimodale e/o multimodale del trasporto ferroviario, per le vie navigabili interne e/o del trasporto marittimo a corto raggio.

Preliminarmente si chiede di chiarire se gli operatori del trasporto marittimo a corto raggio di passeggeri e merci possano beneficiare degli aiuti previsti dall’articolo 10.

Al riguardo si rappresenta che i soggetti che trasportano merci da/per le isole sono obbligati, dalle condizioni geografiche, ad adottare soluzioni multimodali nelle quali il trasporto marittimo non è un’alterativa ma una soluzione necessaria. Tali soggetti non hanno nessuna possibilità di effettuare uno shift modale e la loro esclusione dalla categoria dei beneficiari degli aiuti determinerebbe sostanzialmente un’alterazione del mercato.

La disposizione, inoltre, include anche il trasporto marittimo a corto raggio tra le attività ammissibili a beneficiare degli aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti se la distanza percorsa non supera le soglie specifiche indicate dall’articolo 10, comma 6.

Lo stesso articolo riconosce esplicitamente le imprese del trasporto marittimo a corto raggio tra i possibili beneficiari delle misure di incentivazione (art. 10.8) e considera quali costi ammissibili *“la parte dei costi esterni dei trasporti che l’uso unimodale o multimodale del trasporto ferroviario, del trasporto per vie navigabili interne e/o del trasporto marittimo a corto raggio, impiegato nel contesto del trasporto multimodale sostenibile, consente di evitare rispetto a modi di trasporto concorrenti più inquinanti”* (art. 10.3), laddove i costi esterni evitati sono calcolati conformemente alle norme ed alla prassi della Commissione Europea.

Tuttavia, nello stabilire le soglie al di sotto delle quali l’aiuto può essere concesso, il paragrafo 6 dello stesso articolo 10, inserisce il trasporto marittimo a corto raggio solo *“nei casi di trasporto multimodale”* e non anche nei casi di trasporto *“unimodale”*.

Pertanto, non appare chiaro se il costo ammissibile relativo al trasporto marittimo e a quello per vie navigabili interne sia finanziabile anche in un’ottica unimodale o solo a condizione che la componente navigabile (marittima o fluviale) sia impiegata nel contesto più ampio di trasporto multimodale.

Tale formulazione sembrerebbe penalizzare il trasporto marittimo a corto raggio rispetto alle altre modalità di trasporto più sostenibili rispetto alla strada. Si ritiene che il trasporto marittimo a corto raggio contribuisca, alla stessa stregua del trasporto fluviale e di quello ferroviario, al perseguimento dell’obiettivo di ridurre i costi esterni dei trasporti, attraverso l’aumento del trasferimento modale e/o la creazione di nuovi collegamenti effettuati con modalità sostenibili. La proposta di tale previsione normativa avrebbe come effetto non solo quello di incentivare in via principale e preponderante il trasporto ferroviario a svantaggio del trasporto marittimo a corto raggio e di quello su via navigabile interna, ma penalizzerebbe tutte quelle regioni geografiche europee per le quali il trasporto marittimo a corto raggio costituisce molto spesso l’unica scelta possibile e non una mera alternativa.

L’articolo 10 subordina la possibilità di concedere gli aiuti nel settore del trasporto di merci al rispetto di determinate soglie relative alla distanza coperta. Per poter concedere aiuti nei casi in cui tali soglie siano superate, gli Stati membri devono dimostrare che la modalità di trasporto concorrente più inquinante sia un’alternativa commercialmente praticabile rispetto a quella supportata dall’aiuto. Pertanto, qualora siano rispettate le soglie definite al comma 6 dell’articolo 10, si presume l’effetto incentivante della misura di aiuto e non è necessario fornire elementi per dimostrare che, in un’ottica controfattuale, il beneficiario sceglierebbe senz’altro la modalità di trasporto più inquinante in assenza della misura.

Al riguardo sembra opportuno ricordare che, con riferimento ai diversi tipi di trasporto e in considerazione delle diverse estensioni e capacità delle infrastrutture stradali, dai dati Eurostat si evince che il trasporto su gomma potrebbe rivelarsi competitivo anche oltre le soglie fissate dall’articolo 10, comma 6, in considerazione della capillarità territoriale e della flessibilità che tale modalità può offrire, consentendo di sostenere anche costi inferiori rispetto al trasporto ferroviario o marittimo.

La valutazione dell’eventuale grado di sostituibilità della modalità stradale con quella ferroviaria, marittima e/o fluviale, funzionale alla verifica dell’esistenza dell’effetto incentivante della misura di aiuto, dovrebbe essere fatta con riferimento a ciascun singolo mercato del trasporto nazionale e internazionale di merci che – secondo la prassi antitrust - tuttavia, può identificarsi anche con una sola direttrice di traffico o con un singolo fascio di rotte.

La valutazione della sostituibilità e la dimensione del relativo mercato differiscono, infatti, da caso a caso nella misura in cui sono influenzate dalla distanza, dai costi del/i servizio/i coinvolto/i, dalla capacità infrastrutturale, dall’esistenza di eventuali colli di bottiglia e dalle caratteristiche geomorfologiche dei luoghi.

Pertanto, con riferimento, ad esempio, al trasporto ferroviario unimodale, la distanza percorsa pari o superiore a 350 km, potrebbe non rendere tale modalità necessariamente competitiva con il trasporto stradale in alcune zone dell’Unione europea.

La scelta di fissare soglie massime predeterminate, valide per tutte le ipotesi, potrebbe, quindi, avere effetti discriminatori tra operatori dei trasporti e della logistica, basati sulla localizzazione geografica del mercato di riferimento.

Si ritiene utile ricordare che, con riferimento al trasporto marittimo a corto raggio, la Commissione ha ritenuto compatibili gli aiuti concessi nell'ambito della misura di Aiuto di Stato SA.44628 (2016/N) – Italia “Marebonus” - regime per incentivare le autostrade del mare. Gli aiuti sono stati considerati necessari, proporzionati e privi di effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi pur incentivando tratte che superano ampiamente la soglia di 750 km prevista dal comma 6 dell'articolo 10.

**Posto quanto sopra, si chiede:**

- **di modificare le disposizioni di cui all'articolo 10 del TBER al fine di ricomprendere il trasporto marittimo a corto raggio e quello su via navigabile interna tra quelli finanziabili, nei limiti e con le modalità previste dall'art. 10, sia nei casi di trasporto unimodale che multimodale**
- **di eliminare le soglie di cui all'articolo 10, comma 6, ovvero ad innalzarle al fine di includervi tutti i servizi ferroviari unimodali e multimodali e le autostrade del mare**

## **2. Articolo 11 - Aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali**

L'articolo 11 che limita la possibilità di concedere aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali ai settori del trasporto ferroviario e a quello lungo le vie navigabili interne.

Preliminarmente, si rappresenta che il considerando (22) del TBER precisa che “gli aiuti al funzionamento a sostegno di imprese ferroviarie o di organizzatori dei trasporti al momento dell'avvio di nuovi collegamenti commerciali dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento soltanto se le distorsioni della concorrenza e degli scambi sono limitate e soggette a condizioni ben definite.

Ciò si verifica in caso di: i) nuovi collegamenti commerciali ferroviari e lungo vie navigabili interne per il trasporto di merci; e ii) nuovi collegamenti commerciali ferroviari per il trasporto di passeggeri per servizi di linea tra terminal di trasporto situati in Stati membri diversi (“servizi ferroviari transfrontalieri di trasporto passeggeri”) o a più di 400 chilometri di distanza l'uno dall'altro (“servizi ferroviari di trasporto passeggeri a lunga distanza”).

Si osserva, al riguardo, che gli aiuti relativi al trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale, sono considerati compatibili con il mercato interno se soddisfano le necessità del coordinamento dei trasporti ovvero se corrispondono alla compensazione per l'assolvimento di alcuni obblighi di servizio pubblico in linea con l'articolo 93 del trattato. Con riferimento alla fattispecie esentata dal TBER, considerato che l'aiuto in discorso, di natura commerciale, non rientrerebbe nella categoria delle compensazioni per l'assolvimento di alcuni obblighi di servizio pubblico, occorre che la Commissione chiarisca nei considerando i motivi per cui l'avvio di nuovi collegamenti commerciali presenti in via presuntiva le caratteristiche dell'investimento ad alto fallimento di mercato tale da richiedere l'intervento pubblico allo scopo di soddisfare “le necessità di coordinamento dei trasporti”.

Si rileva, peraltro, che analoga tipologia di aiuti è disciplinata, per i casi che non rientrino nelle fattispecie esentate nell'ambito del TBER, nelle LMTG (Aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali). Nelle LMTG si precisa (para. 112), ai fini della valutazione di

compatibilità dell'aiuto, che lo Stato membro deve dimostrare che al momento della concessione dell'aiuto, anche con qualsiasi altro sostegno in vigore a favore dei trasporti, nessun operatore svilupperebbe commercialmente il nuovo collegamento in questione.

Con riferimento al trasporto marittimo a corto raggio, si ritiene utile ricordare come quest'ultimo contribuisca, al pari degli altri tipi di trasporto, alla riduzione dei costi esterni nella misura in cui è suscettibile di sottrarre quote di traffico alla modalità stradale.

Si rappresenta, inoltre, che la Commissione europea, con la decisione C(2023) 3645 *final* del 30 maggio 2023 - caso SA.104156 (2023/N) - ha riconosciuto la compatibilità con il mercato interno e la coerenza con gli obiettivi di interesse comune del programma di incentivi finalizzato a migliorare ed ottimizzare la catena intermodale, riducendo l'impatto del trasporto di merci su gomma, mediante maggior utilizzo di servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax in arrivo o in partenza da porti italiani verso porti situati in Italia o negli Stati membri dell'UE o del SEE.

I beneficiari della predetta misura sono gli autotrasportatori stabiliti nel SEE che utilizzano i servizi di trasporto marittimo a corto raggio per trasportare i loro veicoli merci sulle rotte ammissibili.

**Si chiede, pertanto di modificare l'articolo 11, comma 2, lett. a) prevedendo l'inclusione del trasporto marittimo a corto raggio tra le modalità che danno diritto al beneficio in caso di avvio di nuovi collegamenti commerciali da parte degli organizzatori dei trasporti.**

## Sezione 2 – Aiuti agli investimenti

### **1. Articolo 12 – Aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di trasporto ferroviario unimodali o multimodali o per vie navigabili interne**

Preliminarmente si osserva come tale previsione normativa potrebbe sovrapporsi con alcune fattispecie regolate dal GBER e, in particolare, con quella relativa agli aiuti per le infrastrutture locali (cfr. articolo 56) che, almeno apparentemente, sembra consentire una maggiore intensità di aiuto. L'articolo 56 del GBER consente infatti agli Stati membri di concedere aiuti di Stato in esenzione, entro determinate soglie (10 mln di euro o costi totali superiori a 20 mln di euro per la stessa infrastruttura), per la creazione o l'ammodernamento di infrastrutture locali volte a migliorare a livello locale il clima per le imprese e i consumatori e ad ammodernare e sviluppare la base industriale. L'importo dell'aiuto non supera la differenza tra i costi ammissibili (i costi degli investimenti materiali e immateriali) e il risultato operativo dell'investimento (c.d. "funding gap").

Si chiede, inoltre, di qualificare in modo appropriato la natura degli impianti di stoccaggio ricompresi tra i costi ammissibili di investimento

Nelle definizioni di cui alle lett. k) e bb) dell'articolo 2 del TBER, gli impianti di stoccaggio sono inclusi tra gli impianti relativi "alle vie navigabili interne" o "ferroviari" ossia considerati alla stregua di qualsiasi impianto di servizio e relative infrastrutture di accesso utilizzati "per prestare servizi di trasporto per vie navigabili interne, esclusi gli impianti o le attrezzature necessari per svolgere attività diverse dal trasporto".

Al riguardo, non appare chiaro se la previsione in oggetto sia suscettibile di ricomprendere anche gli impianti di stoccaggio di energia o carburanti per il trasporto ferroviario o fluviale/marittimo, considerato che tra i potenziali beneficiari rientrano "tutte le imprese che

costruiscono, ammodernano e/o rinnovano impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne”.

Pertanto, non sembra potersi escludere che tra i potenziali beneficiari possano figurare anche le imprese produttrici/distributrici di energia e/o carburanti ad uso marittimo/fluviale e ferroviario.

- **Si chiede conferma che tale interpretazione sia corretta e si chiede di inserire o integrare con la specifica previsione di tali imprese produttrici/distributrici di energia e/o carburanti ad uso marittimo/fluviale e ferroviario le definizioni esistenti.**
- **Si chiede, altresì, di trasferire nel testo dell’articolato quanto evidenziato al considerando 23 del TBER inserendo le seguenti parole: “la disciplina si applica 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”.**
- **Si chiede, inoltre, di chiarire il rapporto tra l’articolo 12 in esame e gli articoli 56 e 56 ter del GBER.**

## **2. Articolo 14 - Aiuti destinati all’acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne**

L’adozione del TBER risponde alla finalità dichiarata di consentire agli Stati membri di fornire aiuti che contribuiscano a una transizione efficiente verso modi di trasporto terrestri sostenibili, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, nonché con altre iniziative, come il programma strategico per il decennio digitale.

L’articolo 14, volto a consentire agli Stati membri la concessione di aiuti agli investimenti in forma di garanzia per l’acquisto di veicoli, nuovi o usati, per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne (materiale rotabile e imbarcazioni per la navigazione interna), a differenza della corrispondente sezione delle LMGT (4.2.2.3, para. 163), non richiede che i veicoli oggetto dell’acquisto sovvenzionato rispettino specifici requisiti a tutela dell’ambiente previsti nelle EEAG (sembrerebbe possibile, infatti, sovvenzionare anche l’acquisto di veicoli che non rientrano tra quelli inclusi nella definizione di “veicoli puliti” ai sensi delle EEAG, nonché di veicoli “usati”).

Le LMGT, che permettono agli Stati membri la concessione di aiuti di Stato per l’acquisto di veicoli da parte di nuovi entranti e/o PMI, con intensità superiori rispetto a quelle previste nel TBER, al considerando (46) precisano che “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 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 della Commissione”.

Sembrerebbe quindi delinearci una sorta di doppio regime: una valutazione meno rigorosa, in particolare, sotto il profilo del rispetto degli standard ambientali del bene sovvenzionato con

aiuti di Stato, per l'acquisto di veicoli rientranti nell'ambito di applicazione del TBER, e una valutazione più rigorosa per la stessa tipologia di aiuto rientrante nelle LMTG.

Al riguardo, occorre anche tenere conto del fatto che, come in più punti evidenziano le LMGT, una parte significativa dei veicoli di trasporto in circolazione si starebbe avvicinando alla fine della sua vita utile e che le politiche europee del settore sottolineano la necessità di garantire la fornitura di adeguati servizi di trasporto decarbonizzati.

La disposizione, inoltre, prevede tra le condizioni di ammissibilità dell'aiuto, che l'importo nominale del prestito sia pari o inferiore ai costi ammissibili, dove per tali si intendano i costi di investimento legati all'acquisizione di veicoli nuovi o usati per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne. L'aiuto, nel dettaglio, si traduce in una forma di garanzia pubblica fino all'80% del prestito e sarebbe destinato unicamente ai nuovi entranti nel settore ferroviario e alle PMI. Tale impostazione sembra eccessivamente limitativa perché, nell'ottica di assicurare il corretto funzionamento del mercato, incoraggiando l'entrata di nuovi operatori e sostenendo la crescita di quelli minori, non assicura il perseguimento di elevati standard tecnologici ed ambientali nella misura in cui consente solo di garantire la transazione, peraltro anche nel caso di noleggio di veicoli usati.

- **Si chiede di chiarire in che modo la sovvenzione pubblica per l'acquisto di veicoli di trasporto non riconducibili alla categoria dei "veicoli puliti" ai sensi delle EEAG oppure di veicoli "usati" (presumibilmente privi dei più moderni requisiti antinquinamento e di tecnologia digitale) contribuisca all'obiettivo dell'UE di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 attraverso la trasformazione verde e digitale anche delle modalità di trasporto.**
  - **Si chiede di prevedere anche la possibilità di finanziare il settore con contributi diretti finalizzati ad innalzare gli standard tecnologici, ambientali e legati all'intermodalità.**
3. **Articolo 15 – Aiuti all'acquisto di Unità di Trasporto Intermodale e gru a bordo delle navi**
- **Si chiede di inserire un riferimento agli impianti e ad altre tecnologie localizzate sulle banchine suscettibili di migliorare il livello di intermodalità ed efficienza del trasferimento delle merci.**

#### 4. **Articolo 16 – Aiuti per l'interoperabilità**

Si rappresenta che lo sviluppo del trasporto fluviale è strettamente connesso all'adeguamento dei porti marittimi contigui e delle navi utilizzate per il trasporto marittimo.

- **Si chiede, pertanto, di inserire la possibilità di finanziare l'adeguamento delle navi destinate alla navigazione marittima per il trasporto fluviale o qualsiasi dispositivo o impianto che assicuri un trasbordo efficace tra navi destinate alla**

navigazione interna e navi per il trasporto marittimo tra i progetti ammissibili ai sensi del comma 3 dell'articolo 16.

**5. Articolo 17 – Aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile**

La possibilità di finanziare il rinnovo e/o refitting delle navi per le imprese di navigazione marittima sono attualmente consentite dall'articolo 36 ter del GEBER che, tuttavia, prevede condizioni più stringenti rispetto alla proposta di articolo 17 del TBER.

- **Si chiede l'estensione degli investimenti ammessi dal comma 3 dell'articolo 17 alle navi utilizzate per il trasporto marittimo di merci, al fine di incentivare il massimo grado di connessione, intermodalità e sostenibilità tra trasporto marittimo e fluviale.**

## Disposizioni finali

**6. Articolo 22 – Disposizioni transitorie**

L'articolo 22, comma 1, della proposta di TBER prevede quanto segue: *“Il presente regolamento si applica agli aiuti individuali concessi prima dell'entrata in vigore delle rispettive disposizioni di cui al presente regolamento qualora detti aiuti soddisfino tutte le condizioni di cui al presente regolamento, ad eccezione dell'articolo 9”*.

Si chiede di chiarire la portata di tale previsione in considerazione delle possibili criticità che potrebbero derivare dalla previsione della portata retroattiva del regolamento. Al riguardo, non sembra comprensibile la finalità della norma che sembrerebbe mettere in discussione aiuti individuali già “concessi”.

Si allega al presente documento una scheda relativa ad una proposta di modifica del TBER con riferimento agli Aiuti per il coordinamento dei trasporti.