

Relazione di accompagnamento alla scheda n. X TBER

Aiuti per il coordinamento dei trasporti - Aiuti a favore del trasporto merci da/per le isole

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'alternativa ma una soluzione necessaria. Tali soggetti, non avendo nessuna possibilità di effettuare uno shift modale, non avrebbero nessuna possibilità di beneficiare del nuovo regime di aiuti se non si adottano opportune misure compensative. L'esclusione di questi operatori determinerebbe sostanzialmente un'alterazione del mercato.

L'art. 174 del TFUE prevede che *"Per promuovere uno sviluppo armonioso dell'insieme dell'Unione, questa sviluppa e prosegue la propria azione intesa a realizzare il rafforzamento della sua coesione economica, sociale e territoriale. In particolare l'Unione mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite. Tra le regioni interessate, un'attenzione particolare è rivolta alle zone rurali, alle zone interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni più settentrionali con bassissima densità demografica e le regioni insulari, transfrontaliere e di montagna."*

La politica dei trasporti ha implicazioni evidenti per la coesione territoriale in quanto influisce sull'ubicazione delle attività economiche e sui modelli di insediamento e può costituire l'ago della bilancia per il superamento della situazione di svantaggio legata alla discontinuità spaziale nonchè per combattere, in maniera strutturale, i rischi di marginalizzazione che affliggono le regioni insulari - vieppiù insulari periferiche - invertendo così la tendenza, già evidente, alla desertificazione economica e allo spopolamento.

La condizione di insularità non ha ancora trovato adeguate risposte attraverso la revisione del quadro normativo vigente, per superare le criticità esistenti e/o introdurre disposizioni compensative alle situazioni di svantaggio, rispetto agli altri territori UE, dei territori insulari. Ciò, a differenza delle regioni ultra periferiche e delle aree scarsamente popolate, per le quali sono previste specifiche eccezioni rispetto alla normativa generale.

Le nuove politiche ambientali adottate dall'Unione Europea nel pacchetto "fit for 55", per limitare le emissioni inquinanti nei trasporti marittimi¹, determineranno ulteriori sovracosti per gli operatori dei

¹ REGOLAMENTO (UE) 2023/1805 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 13 settembre 2023 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE; DIRETTIVA (UE) 2023/959 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 10 maggio 2023 recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra

trasporti che si tradurranno in un aumento esponenziale delle tariffe, a discapito delle imprese e cittadini. Ciò contribuisce ad aumentare l'isolamento, ridurre la coesione territoriale, limitare la competitività delle imprese nel mercato europeo, in contrasto con i principi fondanti il TFUE.

Con la Risoluzione del Parlamento europeo del 7 giugno 2022 sulle isole dell'UE e la politica di coesione: situazione attuale e sfide future (2021/2079(INI)) il Parlamento chiede *la rivalutazione dei regimi di aiuti di Stato e misure volte a ridurre il divario di sviluppo e in particolare chiede che qualsiasi futura revisione del quadro legislativo in materia di aiuti di Stato sia sottoposta a valutazioni d'impatto basate su indicatori specifici per valutare il divario di competitività delle economie delle regioni insulari, anche rispetto alle conseguenze del pacchetto "Fit for 55" su tali territori e per definire un regime decrescente specifico per i territori insulari allorché le misure straordinarie previste nel quadro temporaneo per gli aiuti di Stato giungeranno a scadenza dopo il 31 dicembre 2021;*

La legge costituzionale del 7 novembre 2022, n. 2, ha modificato l'articolo 119 della Costituzione, stabilendo che "La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall' insularità"

Alla luce delle considerazioni sopra riportate, si ritiene che debba rientrare nel perimetro applicativo del TBER, soddisfacendo i criteri di cui all'art 107 comma 3 lettera c) TFUE, ovvero nel quadro delle categorie esentate, una disciplina di aiuti per compensare gli svantaggi subiti dalle regioni economiche insulari, determinati dagli alti costi dei trasporti marittimi, che costituiscono l'unica alternativa possibile, per gli scambi commerciali con gli altri territori UE. Una loro esclusione dal nuovo regime di aiuti, produrrebbe paradossalmente un maggiore aggravio della condizione di svantaggio, in quanto sarebbero gli unici territori esclusi dalle agevolazioni.

I beneficiari dell'aiuto sono le imprese, sia in forma singola che associata, o società tra operatori del trasporto, stabilite nel territorio di uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che imbarchino su navi RO-RO, RO-PAX, portacontainer, veicoli e/o cassemobili e/o container e/o altre unità di carico, accompagnati o meno dai relativi autisti, al fine di percorrere le tratte marittime, da e per le isole, individuate con provvedimento dell'Autorità concedente l'aiuto. L'aiuto è limitato al 50% dei costi ammissibili (coerentemente con le altre misure di cui al presente regolamento).

Le tratte marittime sono quelle individuate con provvedimento dell'Autorità concedente l'aiuto.

Per quanto concerne le condizioni in materia di trasparenza e controllo, gli aiuti individuali sono monitorati attraverso l'inserimento nel Registro Aiuti di Stato dello Stato membro al momento della concessione.

SCHEDA N. 4 PROPOSTA DI INSERIMENTO NEL REGOLAMENTO TBER

Aiuti per il coordinamento dei trasporti - Aiuti a favore del trasporto merci multimodale strada/mare

Finalità dell'aiuto	<p>La proposta mira a compensare gli svantaggi subiti dalle regioni economiche insulari, determinati dagli alti costi dei trasporti marittimi, che costituiscono l'unica alternativa possibile, per gli scambi commerciali con gli altri territori UE.</p> <p>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'alternativa ma una soluzione necessaria. Tali soggetti, non avendo nessuna possibilità di effettuare uno shift modale, non avrebbero nessuna possibilità di beneficiare del nuovo regime di aiuti se non si adottano opportune misure compensative.</p> <p>Una loro esclusione dalla misura produrrebbe, paradossalmente, un maggiore aggravio della condizione di svantaggio determinata dall'insularità (art. 174 TFUE e art. 119 sesto comma Costituzione).</p>
Categorie di beneficiari (tipologie di imprese ammesse)	<p>Imprese, sia in forma singola che associata, o società tra operatori del trasporto, stabilite nel territorio di uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che imbarchino su navi RO-RO, RO-PAX, portacontainer, veicoli e/o cassemobili e/o container e/o altre unità di carico, accompagnati o meno dai relativi autisti, al fine di percorrere le tratte marittime, da e per le isole, individuate con provvedimento dell'Autorità concedente l'aiuto.</p>
Intensità dell'aiuto (massimali)	<p>L'aiuto è limitato al 50% dei costi ammissibili (coerentemente con le altre misure di cui al presente regolamento).</p>
Costi ammissibili	<p>30% del costo totale del servizio (costi generali, personale, impianti, manutenzione)</p>
Condizioni relative al cumulo degli aiuti	<p>Il cumulo del contributo con altri aiuti di Stato è possibile se l'importo cumulato non supera il 30% del costo totale del servizio di trasporto marittimo.</p>
Condizioni in materia di trasparenza e controllo	<p>Inserimento nel Registro Aiuti di Stato dello Stato membro</p>

Proposta emendativa

In premessa è aggiunto il seguente considerando:

- 6) Sulla base dell'esperienza acquisita dalla Commissione in relazione all'applicazione dell'art. 93 del trattato (...) la presente categoria di aiuto risponde alle necessità di coordinamento dei trasporti e non dà luogo a distorsioni significative della concorrenza e degli scambi tra gli Stati membri, in quanto soddisfa i requisiti previsti dal comma 2 lett. c) dell'art. 107 del TFUE.
- 6 bis) L'art. 174 del trattato sottolinea l'impegno dell'Unione per ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite, quali le regioni insulari, che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici.
- 6 ter) I soggetti che effettuano trasporti merci da/per le isole sono obbligati, dalle condizioni geografiche, ad adottare soluzioni multimodali nelle quali il trasporto marittimo non è un'alternativa ma l'unica soluzione disponibile. L'esclusione di questi operatori dal nuovo regime di aiuti, determinerebbe un'alterazione del mercato e un'ulteriore aggravio degli svantaggi determinati dalla condizione di insularità.

Il Considerando (15) è modificato come segue

(15) [...] **Ad eccezione di trasporti multimodali da/per le isole del UE**, gli aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti non dovrebbero essere concessi qualora il modo di trasporto più inquinante non costituisca un'alternativa valida. [...]

Il Considerando (21) è modificato come segue

21) [...] **Ad eccezione di trasporti multimodali da/per le isole del UE**, tali aiuti dovrebbero essere quantificati sulla base dei costi esterni evitati adottando una soluzione di trasporto più verde rispetto a un modo di trasporto concorrente e più inquinante, quale il trasporto esclusivamente su stradale [...]

Al Capo II, SEZIONE 1, Sottosezione A – Aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti, è inserito il seguente art 10 bis.

ART 10 bis. Aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti marittimi da/per le isole

Al fine di contrastare possibili effetti distorsivi del mercato e compensare gli svantaggi delle regioni insulari in conformità a quanto previsto dall'art. 174 del TFUE, i regimi di aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e dall'art. 107 comma 3 lett. c), sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. Le operazioni di trasporto multimodali di passeggeri e merci possono essere ammissibili a beneficiare del sostegno. L'aiuto è fornito agli operatori dei trasporti e/o agli organizzatori dei trasporti stabilite nel territorio di uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che imbarchino su navi RO-RO, RO-PAX, portacontainer, veicoli e/o cassemobili e/o container e/o altre unità di carico, accompagnati

o meno dai relativi autisti, al fine di percorrere le tratte marittime, da e per le isole del UE, individuate con provvedimento dell'Autorità concedente l'aiuto.

3. I costi ammissibili sono la parte dei costi esterni dei trasporti marittimi a corto raggio impiegato nel contesto del trasporto multimodale. Gli Stati membri possono utilizzare la metodologia dei costi esterni per coprire eventuali costi di esercizio, compresi quelli relativi all'uso dell'infrastruttura.

4. L'intensità di aiuto non supera il [50] % dei costi ammissibili.

5. Gli aiuti concessi a agli operatori del trasporto marittimo a corto raggio hanno l'effetto di contrastare possibili effetti distorsivi del mercato e compensare gli svantaggi delle regioni insulari. A tal fine, le imprese ferroviarie e gli operatori del trasporto marittimo a corto raggio rendono pubbliche almeno le informazioni seguenti sugli aiuti ricevuti: autorità che concede gli aiuti, data di concessione degli aiuti, importi degli aiuti ricevuti, periodo e operazioni oggetto dagli aiuti.