



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

# **Revisione del regolamento generale di esenzione per categoria (GBER) per gli aiuti di Stato che promuovono la transizione verde e digitale**

**Regione Autonoma della Sardegna**

**Documento di posizione**

## **INDICE**

### **1. Introduzione**

### **2. *Aiuti a favore degli aeroporti***

#### **2.1     *Aiuti a favore degli aeroporti regionali (art. 56 bis)***

#### **2.2     *Proposte emendative sugli aiuti a favore degli aeroporti***

### **3. Aiuti per la tutela dell'ambiente**

#### **3.1     *Proposte emendative sugli aiuti per la tutela dell'ambiente***

## 1. Introduzione

Il presente Documento di posizione tecnico è stato predisposto in risposta alla consultazione pubblica della Commissione europea relativa alla *revisione mirata del regolamento generale di esenzione per categoria (GBER) per gli aiuti di Stato che promuovono la transizione verde e digitale*.

La proposta di modifica del regolamento (UE) n. 651/2014<sup>1</sup>, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato, mira a facilitare gli Stati membri nell'attuazione delle misure di aiuto volte a promuovere la transizione verde e digitale, limitando al minimo le possibili distorsioni della concorrenza.

Il Documento di posizione riguarda nello specifico gli aiuti per il settore dei trasporti, con particolare riferimento agli aiuti a favore degli aeroporti e agli aiuti per la tutela dell'ambiente.

## 2. Aiuti a favore degli aeroporti

Nell'ambito del più ampio Green deal europeo<sup>2</sup>, la Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>3</sup> riconosce l'importanza del contributo delle infrastrutture aeroportuali per il raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica al 2050, prevedendo l'iniziativa faro 2: "Creare aeroporti e porti a emissioni zero".

La Strategia considera i porti e gli aeroporti "*fondamentali per la connettività internazionale, per l'economia europea e per le rispettive regioni*". La Commissione si impegna a proporre misure per rendere puliti aeroporti e porti, incentivando la diffusione di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, e alimentando navi e aeromobili in stazionamento con energia rinnovabile, favorendo lo sviluppo e l'utilizzo di nuovi aeromobili più puliti, rendendo più ecologici i movimenti a terra negli aeroporti, ecc.

In tale ottica, si inserisce anche il pacchetto di proposte "Fit for 55", presentato dalla Commissione europea nel luglio del 2021 per ridurre del 55% le emissioni di gas

---

<sup>1</sup> 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;

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Comunicazione della Commissione sulla "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" - COM(2020) 789 final.

climalteranti entro il 2030, che contiene anche diversi atti legislativi riguardanti il trasporto aereo<sup>4</sup>, il quale contribuisce per il 2% alle emissioni totali di gas serra<sup>5</sup>.

La necessità di decarbonizzare il sistema dei trasporti, incluso il trasporto aereo<sup>6</sup>, deve nel contempo considerare che lo sviluppo economico e sociale delle regioni è profondamente correlato alla mobilità delle persone, dei beni e della comunicazione all'interno della stessa regione e verso altri territori. Indubbiamente, migliore è la connettività, maggiore sarà la forza economica e sociale di una regione e maggiori saranno le opportunità di sviluppo nel territorio.

Sebbene la transizione verso un sistema di trasporto aereo più sostenibile meriti piena considerazione, l'attuazione di tali misure - non opportunamente controbilanciate - si traduce necessariamente in costi aggiuntivi che vengono trasferiti sui consumatori finali (imprese e cittadini). Questo influisce negativamente sui sistemi socioeconomici dei territori più periferici e isolati creando un ulteriore elemento di svantaggio competitivo rispetto ai territori più connessi.

Un esempio evidente di tali effetti distorsivi si è avuto con l'applicazione della Direttiva (UE) n. 2016/802 relativa alla riduzione del tenore di zolfo<sup>7</sup>, che nel perseguire gli obiettivi di tutela ambientale ha prodotto impatti nella tariffazione dei servizi di trasporto, producendo dei sovraccosti a carico dei cittadini e delle imprese di quei territori – quali quelli insulari – che maggiormente ricorrono a questi servizi.

---

<sup>4</sup> Nello specifico:

- Proposta di Direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione) - COM(2021) 563 final;
- Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile - COM(2021) 561 final;
- Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato - COM(2021) 552 final;
- Proposta di Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda la notifica agli operatori aerei stabiliti nell'Unione della compensazione nell'ambito di una misura mondiale basata sul mercato - COM(2021) 567 final;
- Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 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, 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 emissioni dei gas a effetto serra e del regolamento (UE) 2015/757 - COM(2021) 551 final.

<sup>5</sup> Fonte: Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO).

<sup>6</sup> A tal riguardo, sono in fase di sperimentazione in Europa da parte di costruttori e gestori di aeromobili importanti progetti per il transito dall'attuale utilizzo intensivo di combustibili fossili alla loro graduale sostituzione con biocarburanti per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni in atmosfera da parte degli aeromobili.

<sup>7</sup> Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi.

## 2.1 Aiuti a favore degli aeroporti regionali (art. 56 bis)

È noto che l'**art. 56 bis**, introdotto dal **Regolamento (UE) 2017/1084**<sup>8</sup> che modifica il Regolamento (UE) n. 651/2014, disciplina gli **aiuti a favore degli aeroporti regionali** – definiti come gli aeroporti con una media annuale del traffico passeggeri fino a 3 milioni – stabilendo le condizioni per l'ammissibilità degli aiuti agli investimenti e al funzionamento di tali aeroporti.

**In tale contesto, il criterio del numero di passeggeri utilizzato nella definizione degli aeroporti regionali, di cui all'art. 2 del GBER, non tiene conto delle caratteristiche geografiche e dei bisogni in termini di accessibilità dei territori in cui sono localizzati, penalizzando di fatto alcuni territori rispetto ad altri.**

Gli aeroporti regionali svolgono un ruolo essenziale per l'accessibilità e lo sviluppo delle regioni nonché per la coesione territoriale dell'Europa. Tale valenza assume ancora più importanza nel caso di regioni periferiche e insulari. Nelle isole lo sviluppo infrastrutturale degli scali aeroportuali è un obiettivo di rilevanza strategica per il miglioramento della mobilità domestica e internazionale dei residenti, dei turisti e delle merci, configurandosi un elemento chiave per lo sviluppo economico.

Le **regioni insulari** sono soggette a una doppia perifericità, in termini sia geografici sia economici. La discontinuità territoriale e la loro posizione periferica rispetto al territorio continentale comportano un'ampia serie di vincoli che rendono i sistemi sociali ed economici di dette regioni più fragili e meno competitivi, comportando costi aggiuntivi per imprese e cittadini.

L'insularità è una fonte di svantaggi strutturali, naturali e permanenti che si traducono in elementi di criticità e fallimenti del mercato, peraltro ulteriormente aggravati a seguito della crisi pandemica in atto.

Tale aspetto è riconosciuto dagli articoli 174 e 175 del **Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea** che prevedono che l'Unione "*mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni (...), con un'attenzione particolare rivolta alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali (...) le regioni insulari (...)*" e che "*l'elaborazione e l'attuazione delle politiche e azioni dell'Unione, nonché l'attuazione del mercato interno tengono conto degli obiettivi dell'articolo 174 e concorrono alla loro realizzazione*".

Diversi studi rilevano il fatto che la discontinuità territoriale determina degli svantaggi competitivi evidenti per i territori meno connessi. Tra questi si richiama l'indice di

---

<sup>8</sup> Regolamento (UE) 2017/1084 della Commissione del 14 giugno 2017 che modifica il regolamento (UE) n. 651/2014 per quanto riguarda gli aiuti alle infrastrutture portuali e aeroportuali, le soglie di notifica applicabili agli aiuti alla cultura e alla conservazione del patrimonio e agli aiuti alle infrastrutture sportive e alle infrastrutture ricreative multifunzionali, nonché i regimi di aiuti a finalità regionale al funzionamento nelle regioni ultraperiferiche, e modifica il regolamento (UE) n. 702/2014 per quanto riguarda il calcolo dei costi ammissibili.

competitività regionale (ICR), pubblicato dalla Commissione europea su base triennale<sup>9</sup>, il quale rivela che i territori insulari tendono a classificarsi in termini competitività al di sotto dei valori dei territori continentali. Nello specifico, le regioni insulari risultano indietro nei confronti dei rispettivi Stati membri e rispetto alla media UE nella quasi totalità delle dimensioni che determinano la competitività dei territori. Questo divario è particolarmente accentuato con riferimento ad alcuni parametri fondamentali, quali infrastrutture, dimensione del mercato, innovazione e istruzione superiore (cfr. grafici in Figura 2).

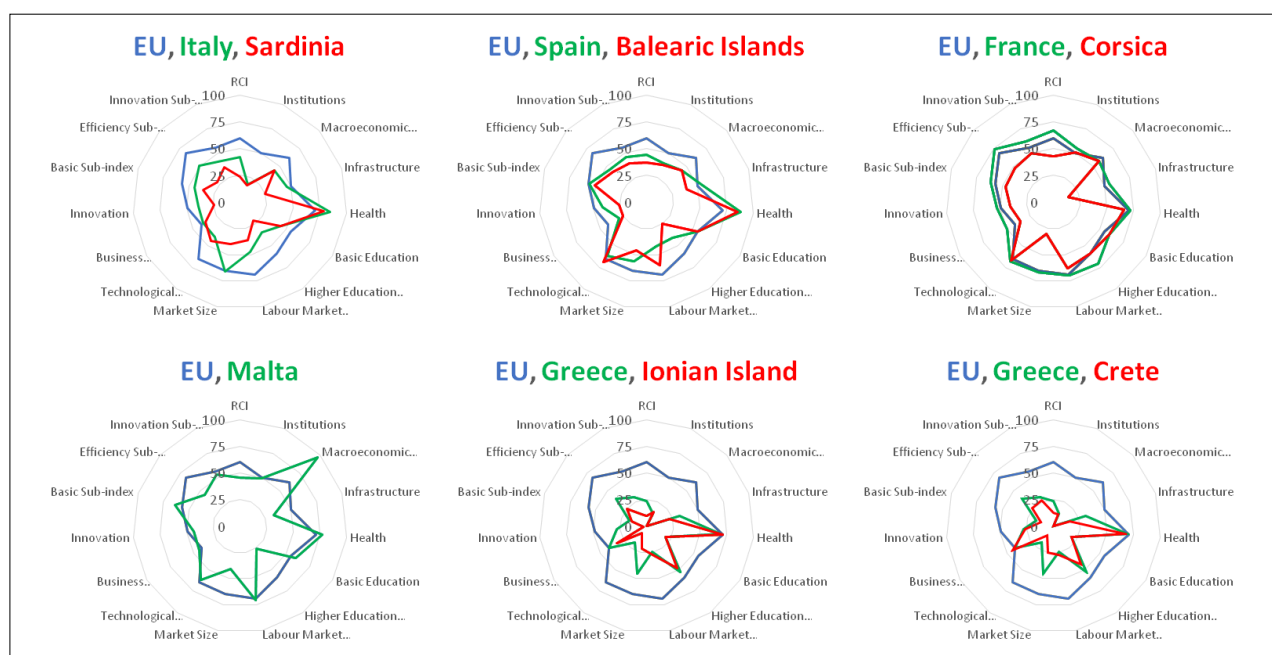


Figura 2. Analisi comparativa dell'Indice di competitività regionale 2019 nelle regioni insulari periferiche del Mediterraneo in relazione ai valori nazionali ed europei (Fonte dati: Studio sull'Indice di Competitività Regionale 2019).

Tra gli svantaggi vi sono anche quelli connessi all'ambito dei trasporti, tra i quali, una ridotta accessibilità, elevati costi di trasporto per residenti, logistica, trasporto merci, vulnerabilità a casi di concorrenza imperfetta, mancanza di modalità di trasporto alternative.

Sulla condizione di specificità dei territori insulari in riferimento del settore dell'aviazione si è recentemente espresso anche il **Comitato europeo delle Regioni (CdR) con un parere sul futuro degli aeroporti regionali**<sup>10</sup>.

Nello specifico, nel suddetto parere il CdR sottolinea:

- “che a causa dei **costi supplementari imposti dall'insularità**, la costruzione di infrastrutture per passare ad aeroporti a emissioni zero sulle isole sarà molto più costosa rispetto allo stesso tipo di intervento in una regione della terraferma”;

<sup>9</sup> Studio sull'Indice di Competitività Regionale 2019 (“The EU Regional Competitiveness Index 2019”).

<sup>10</sup> Parere del Comitato europeo delle Regioni – “Il futuro degli aeroporti regionali: sfide e opportunità”, approvato nella 145ª sessione plenaria del 30 giugno – 1º luglio 2021.

- “che gli aeroporti regionali sono importanti per **garantire l'accessibilità ai collegamenti nelle regioni lontane dai principali hub di trasporti**, relativamente poco sviluppate sul piano economico, **periferiche o insulari**, contribuendo così in misura rilevante allo sviluppo economico e alla creazione di posti di lavoro in queste regioni; e che tali aeroporti imprimono impulsi di sviluppo che contribuiscono al conseguimento degli obiettivi della politica di coesione nelle sue dimensioni territoriale, economica e sociale”;

- “l'importanza di trovare un **equilibrio tra il rispetto dei requisiti ambientali per la decarbonizzazione del settore dell'aviazione e la dipendenza di talune regioni periferiche, insulari o ultraperiferiche dai loro aeroporti regionali**, per i quali non esistono valide alternative”.

Inoltre, il Comitato europeo delle Regioni invita la Commissione europea:

- “a stabilire criteri per la **definizione di diverse categorie di aeroporti regionali** con particolare riferimento a quelli situati in specifiche regioni periferiche, **insulari, ultraperiferiche o meno sviluppate**, nonché le regole di finanziamento e la **politica di concorrenza** che devono applicarsi a queste categorie”;

- “a elaborare **norme più flessibili ed efficaci in materia di aiuti pubblici** al fine di garantire un'assistenza finanziaria agli aeroporti regionali delle regioni periferiche, **insulari, ultraperiferiche o meno sviluppate**, dove non esistono alternative più efficienti e sostenibili (come ad esempio il trasporto ferroviario)”.

La condizione di insularità, anche nel contesto della normativa in tema di aeroporti regionali, merita pertanto attenzione, coerenza di approccio e peculiarità di strumenti di intervento. A tal riguardo, la normativa europea sugli aiuti di Stato riveste un ruolo centrale.

L'Unione europea è talvolta intervenuta sul tema in modo, tuttavia, non organico, nell'ambito della competenza esclusiva di cui gode in materia.

La definizione di “regioni remote” adottata dagli **Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree del 2014**<sup>11</sup> è stata introdotta anche nel Regolamento (UE) n. 651/2014. Questa definizione - che racchiude all'interno delle aree remote “**le isole che fanno parte del territorio di uno Stato membro**”, equiparandole alle regioni ultra-periferiche<sup>12</sup> - può rappresentare la base di partenza per prevedere eccezioni migliorative per attuare il principio di coesione territoriale.

Dal contesto sopra descritto, emerge la necessità di adattare i regimi di aiuti di Stato ai vincoli specifici dei territori insulari, con particolare riguardo alle aree tematiche strategiche in cui le sfide delle isole periferiche sono più rilevanti, quali quelle dei trasporti, dell'energia e dell'ambiente, attraverso adeguate misure compensative.

---

<sup>11</sup> Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree del 2014 (GUUE C99 del 4.4.2014).

<sup>12</sup> L'art. 2, comma 7 del Regolamento n. 651/2014 definisce **regioni remote**: “*le regioni ultraperiferiche, Malta, Cipro, Ceuta e Melilla, le isole facenti parte del territorio di uno Stato membro e le zone scarsamente popolate*”.

## 2.2 Proposte emendative sugli aiuti a favore degli aeroporti

Tenuto conto di quanto rappresentato, si riportano di seguito le proposte emendative inerenti agli aiuti a favore degli aeroporti ex Regolamento (UE) GBER n. 651/2014.

### ARTICOLO 56 BIS - AIUTI A FAVORE DEGLI AEROPORTI REGIONALI

Si richiede che nell'art. 56 bis, comma 9, venga **incrementato il limite di volume di traffico medio annuo passeggeri (fissato attualmente in 3.000.000 di passeggeri/anno) per gli aeroporti regionali operanti in ambiti territoriali svantaggiati che risentono di condizioni di particolare isolamento e che non possono usufruire di sistemi alternativi di trasporto competitivi sotto l'aspetto dei tempi di trasferimento, quali i territori insulari.**

In tale categoria ricade la **Regione Sardegna** che, in quanto regione insulare e periferica, si trova in una oggettiva condizione di svantaggio rispetto alla mobilità di merci, servizi e persone, in uscita come in entrata, tale da accentuare il divario economico e sociale rispetto alle aree continentali.

Sempre con riferimento agli aiuti a favore degli aeroporti regionali di cui all'art. 56 bis del regolamento 651/2014, si chiede che sia inserita **la previsione di ammissibilità dei costi per interventi volti alla maggiore sostenibilità ambientale e alla mitigazione dell'impatto ambientale del sistema aeroportuale attraverso investimenti specialistici riguardanti il miglioramento dell'efficienza energetica dei Terminal Passeggeri, degli edifici di supporto all'attività aeroportuale, delle centrali tecnologiche e di altre strutture aeroportuali.**

### AIUTI A FAVORE DEGLI AEROPORTI

Si evidenzia che la revisione mirata del Regolamento generale di esenzione per categoria (GBER) prevede che tra i **veicoli** ammessi alla nuova categoria di esenzione rientrino i veicoli adibiti al trasporto su strada per il trasporto passeggeri e merci, le navi destinate alla navigazione interna, marittima o costiera adibite al trasporto di passeggeri o merci e il materiale rotabile (come previsto al **comma 102 nonies** aggiunto all'**art. 2 - Definizioni**), escludendo di fatto gli aeromobili.

Gli artt. 56 ter e 56 quater introdotti dal Regolamento (UE) 2017/1084 riguardanti gli aiuti a favore dei porti, prevedono difatti *“l'ammissibilità dei costi, incluse le spese di programmazione, per investimenti per la costruzione, la sostituzione o l'ammodernamento delle infrastrutture portuali”*.

Al riguardo, analogamente a quanto previsto per le infrastrutture portuali (art. 56 ter, comma 2 lett. a, e 56 quater, comma 2 lett. a), si propone che vengano **previste specifiche misure di esenzione anche per il settore del trasporto aereo, inserendo nell'ambito delle infrastrutture di ricarica o rifornimento anche i costi di investimento relativi alla**



**costruzione, installazione, ammodernamento e ampliamento delle infrastrutture di rifornimento e punti di stoccaggio di biocarburanti negli scali aeroportuali.**

Infine, si propone di includere la possibilità di **investimenti per la graduale decarbonizzazione della mobilità aeroportuale**, attraverso il rinnovo del parco veicoli operativi presenti in aeroporto con mezzi elettrici e ibridi di ultima generazione, prevedendo anche la realizzazione delle relative infrastrutture di ricarica, nonché di quelle per la produzione in loco di energia elettrica da fonti rinnovabili e per lo stoccaggio di quest'ultima.

### 3. Aiuti per la tutela dell'ambiente

In riferimento agli **aiuti a favore dell'ambiente**, la revisione mirata del GBER tiene conto delle nuove priorità della Commissione evidenziate nel Green Deal europeo e nella nuova normativa europea sul clima<sup>13</sup>, al fine di ampliare la serie di misure esentate dalla notifica ex ante e aumentando le soglie di notifica, quando ritenuto giustificato.

Un contributo fondamentale per il conseguimento degli ambiziosi obiettivi del Green Deal è rappresentato dalla transizione verso una mobilità a zero emissioni. La stessa iniziativa Faro 1 della Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente promuove la **diffusione di veicoli a emissioni zero, di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e delle relative infrastrutture**. In riferimento a tale ambito, la proposta di modifica del Regolamento prevede l'introduzione di due nuove categorie di esenzione:

- una nuova categoria di esenzione per gli aiuti per le **infrastrutture di ricarica per veicoli a energia elettrica a fini di trasporto** e per le **infrastrutture di rifornimento** per i veicoli a idrogeno, sempre a fini di trasporto (art. 36 bis);
- una nuova categoria di esenzione specifica per gli aiuti agli **investimenti a favore di veicoli puliti e a emissioni zero** o per l'ammodernamento di veicoli sulla base della loro classificazione come veicoli a zero emissioni o veicoli puliti (art. 36 ter).

Tuttavia, per quanto concerne gli aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli puliti o per veicoli a zero emissioni (art. 36 ter, comma 3, lett. a), si rileva che sono considerati ammissibili i soli costi di investimento supplementari, calcolati come differenza tra i costi di investimento per l'acquisto del veicolo pulito o a zero emissioni e i costi di investimento per l'acquisto di un veicolo della stessa categoria che soddisfa le norme dell'unione e che sarebbe stato acquistato senza l'aiuto. Inoltre, la proposta prevede i seguenti massimali:

- per l'acquisto o il leasing di veicoli a zero emissioni, o per interventi di ammodernamento dei veicoli: 100%;
- per l'acquisto o il leasing di veicoli puliti, o per interventi di ammodernamento dei veicoli: 60%.

Conseguentemente, non risulta compatibile con il mercato interno ai sensi dell'art. 107, par. 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea l'intero costo di investimento.

---

<sup>13</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("normativa europea sul clima"), la quale fissa l'obiettivo dell'Unione in materia di clima per il 2030 in termini di riduzione interna netta delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990.

### 3.1 Proposte emendative sugli aiuti per la tutela dell'ambiente

Si riportano di seguito le proposte emendative inerenti alla Sezione 7 del Regolamento (UE) GBER n. 651/2014.

#### ARTICOLO 36 BIS - AIUTI AGLI INVESTIMENTI PER LE INFRASTRUTTURE DI RICARICA O DI RIFORNIMENTO

##### Comma 6

<i>Testo proposta di modifica del regolamento (UE) n. 651/2014</i>	<i>Emendamento</i>
6. L'intensità di aiuto non supera il:  (a) 100 % dei costi ammissibili per l'acquisto o il leasing di veicoli a emissioni zero o per gli interventi di ammodernamento di veicoli che consentono a tali veicoli loro di essere classificati come veicoli a emissioni zero;  (b) 60 % dei costi ammissibili per l'acquisto o il leasing di veicoli puliti o per gli interventi di ammodernamento di veicoli che consentano a tali veicoli loro di essere classificati come veicoli puliti.	6. L'intensità di aiuto non supera il:  (a) 100 % dei costi ammissibili per l'acquisto o il leasing di veicoli a emissioni zero o per gli interventi di ammodernamento di veicoli che consentono a tali veicoli loro di essere classificati come veicoli a emissioni zero;  (b) <del>60</del> <b>80</b> % dei costi ammissibili per l'acquisto o il leasing di veicoli puliti o per gli interventi di ammodernamento di veicoli che consentano a tali veicoli loro di essere classificati come veicoli puliti.

Motivazione: si ritiene che la soglia dei costi ammissibili per l'acquisto o il leasing di veicoli puliti o per gli interventi di ammodernamento (di cui all'art. 36 bis, comma 6, lettera b) debba essere elevata al fine di consentire la piena attuabilità degli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile ecosostenibile.

##### Comma 3

<i>Testo proposta di modifica del regolamento (UE) n. 651/2014</i>	<i>Emendamento</i>
Sono ammissibili i seguenti costi:  (a) per gli investimenti consistenti nell'acquisto di veicoli puliti o di veicoli a emissioni zero, i costi di investimento supplementari per l'acquisto del veicolo pulito o del veicolo a emissioni zero sono costi ammissibili. Tali costi sono calcolati come la differenza tra i costi di	Sono ammissibili i seguenti costi:  (a) per gli investimenti consistenti nell'acquisto di veicoli puliti o di veicoli a emissioni zero, i costi di investimento <del>supplementari</del> per l'acquisto del veicolo pulito o del veicolo a emissioni zero sono costi ammissibili. <del>Tali costi sono calcolati come la differenza tra i costi</del>

<p>investimento per l'acquisto del veicolo pulito o del veicolo a emissioni zero e i costi di investimento per l'acquisto di un veicolo della stessa categoria che soddisfa le norme dell'Unione e che sarebbe stato acquistato senza l'aiuto;</p> <p>(b) per gli investimenti consistenti nel leasing di veicoli puliti o di veicoli a emissioni zero, i costi supplementari di leasing del veicolo pulito o del veicolo a emissioni zero sono costi ammissibili. Tali costi sono calcolati come la differenza tra il VAN del leasing del veicolo pulito o del veicolo a emissioni zero e il VAN del leasing di un veicolo della stessa categoria che soddisfa le norme dell'Unione e che sarebbe stato oggetto di un contratto di leasing senza l'aiuto. Ai fini della determinazione dei costi ammissibili, i costi di esercizio relativi al funzionamento del veicolo, compresi i costi dell'energia, i costi dell'assicurazione e i costi di manutenzione, non sono presi in considerazione, indipendentemente dal fatto che siano inclusi nei costi del leasing;</p> <p>(c) per gli investimenti consistenti in interventi di ammodernamento di veicoli che consentono a tali veicoli di essere classificati come veicoli puliti o veicoli a emissioni zero, i costi dell'ammodernamento sono costi ammissibili.</p>	<p><del>di investimento per l'acquisto del veicolo pulito o del veicolo a emissioni zero e i costi di investimento per l'acquisto di un veicolo della stessa categoria che soddisfa le norme dell'Unione e che sarebbe stato acquistato senza l'aiuto;</del></p> <p>(b) per gli investimenti consistenti nel leasing di veicoli puliti o di veicoli a emissioni zero, i costi <b>supplementari</b> di leasing del veicolo pulito o del veicolo a emissioni zero sono costi ammissibili. <del>Tali costi sono calcolati come la differenza tra il VAN del leasing del veicolo pulito o del veicolo a emissioni zero e il VAN del leasing di un veicolo della stessa categoria che soddisfa le norme dell'Unione e che sarebbe stato oggetto di un contratto di leasing senza l'aiuto. Ai fini della determinazione dei costi ammissibili, i costi di esercizio relativi al funzionamento del veicolo, compresi i costi dell'energia, i costi dell'assicurazione e i costi di manutenzione, non sono presi in considerazione, indipendentemente dal fatto che siano inclusi nei costi del leasing;</del></p> <p>(c) per gli investimenti consistenti in interventi di ammodernamento di veicoli che consentono a tali veicoli di essere classificati come veicoli puliti o veicoli a emissioni zero, i costi dell'ammodernamento sono costi ammissibili.</p>
--	--

Motivazione: si ritiene che le previste finalità di rinnovo del materiale rotabile in chiave green siano difficilmente perseguibili laddove sia definita ammissibile la sola quota del costo di investimento calcolata in maniera incrementale rispetto al valore di un veicolo della medesima categoria che non risponda ai requisiti emissivi indicati. Si chiede conseguentemente di ridefinire i costi ammissibili, includendo l'intero investimento in veicoli puliti o per veicoli a zero emissioni (art. 36 bis, comma 3, lettere a e b).