

Bruxelles, XXX  
[...] (2026) XXX draft

**SENSITIVE\***: *COMP Operations*  
*UNTIL ADOPTION*

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

### **Orientamenti sugli aiuti di Stato al trasporto terrestre e multimodale**

---

\* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

# COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

## Orientamenti sugli aiuti di Stato al trasporto terrestre e multimodale

### INDICE

1.	Introduzione .....	3
1.1	Contesto generale .....	3
1.2	Obiettivo dei presenti orientamenti .....	7
1.2.1	Trasporto ferroviario .....	10
1.2.2	Trasporto su vie navigabili interne .....	13
1.2.3	Trasporto multimodale sostenibile .....	15
2.	Ambito di applicazione e definizioni .....	16
2.1	Ambito di applicazione .....	16
2.2	Definizioni .....	20
2.3	Struttura degli orientamenti .....	24
3.	Misure non soggette a notifica .....	25
4.	Aiuti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti .....	26
4.1	Condizioni generali di compatibilità .....	26
4.1.1	Condizioni chiave di compatibilità .....	26
4.1.2	Conformità rispetto ad altre disposizioni del diritto dell'Unione .....	29
4.1.3	Cumulo .....	30
4.1.4	Trasparenza .....	30
4.2	Condizioni di compatibilità per categorie particolari di aiuti per il coordinamento dei trasporti .....	32
4.2.1	Aiuti al funzionamento .....	32
4.2.2	Aiuti agli investimenti .....	38
5.	Aiuti che corrispondono al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio nel settore del trasporto ferroviario di merci .....	59
5.1	Disposizioni generali .....	59
5.2	Effettivo servizio di interesse economico generale .....	61
5.3	Necessità di un atto di incarico che specifichi gli obblighi di servizio pubblico e le modalità di calcolo della compensazione .....	62
5.4	Durata del periodo di incarico .....	62
5.5	Conformità alla direttiva 2012/34/UE e alla direttiva sulla trasparenza .....	63
5.6	Rispetto delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici .....	63
5.7	Assenza di discriminazione .....	63

5.8	Importo della compensazione.....	64
5.9	Condizioni aggiuntive che possono essere necessarie per garantire che l'aiuto non pregiudichi gli interessi generali dell'UE .....	64
5.10	Trasparenza .....	65
5.11	Condizioni e obblighi associati alle decisioni della Commissione .....	65
6.	Flussi finanziari all'interno di imprese ferroviarie integrate verticalmente.....	65
7.	Piano di valutazione ex post.....	67
8.	Relazioni e monitoraggio .....	68
9.	Applicabilità.....	69
10.	Revisione.....	69

## 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) che deve essere conseguito attraverso la liberalizzazione dei servizi di trasporto. In particolare, nell'UE i servizi di trasporto per vie navigabili interne sono stati pienamente liberalizzati sin dagli anni Novanta<sup>(1)</sup> e negli ultimi decenni sono stati gradualmente liberalizzati anche i servizi di trasporto ferroviario<sup>(2)</sup>.
2. Tra il 2001 e il 2016 i colegislatori dell'UE hanno adottato quattro pacchetti legislativi sui servizi di trasporto ferroviario per 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<sup>(3)</sup>, poi il 1° gennaio 2006 per il trasporto internazionale di merci sull'intera rete a livello europeo<sup>(4)</sup> e infine il 1° gennaio 2007 per il cabotaggio ferroviario di merci<sup>(5)</sup>. Il mercato del trasporto ferroviario di passeggeri è stato aperto alla concorrenza nel 2010 soltanto per il trasporto internazionale<sup>(6)</sup> e quindi pienamente nel 2019, in seguito all'adozione del "quarto pacchetto ferroviario"<sup>(7)</sup> volto a completare lo spazio ferroviario europeo unico istituito dalla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(8)</sup>. Il quarto

---

<sup>(1)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3921/oj>), applicabile dal 5 gennaio 1994, 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'UE. 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1996/1356/oj>), che si applica dal 2 agosto 1996, ha introdotto norme comuni per la libera prestazione di servizi di trasporto internazionale lungo vie navigabili interne.

<sup>(2)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/440/2010-04-12>), che gli Stati membri dovevano recepire entro il 1° gennaio 1993.

<sup>(3)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2001/12/2001-03-15>).

<sup>(4)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj>).

<sup>(5)</sup> Cfr. nota 4.

<sup>(6)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2007/58/oj>) hanno aperto alla concorrenza il trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia con effetto dal 1° gennaio 2010.

<sup>(7)</sup> 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?prefLang=it](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en?prefLang=it).

<sup>(8)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>) 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.

pacchetto ferroviario ha introdotto diverse misure, tra cui il diritto generale delle imprese ferroviarie<sup>(9)</sup> stabilite in uno Stato membro di effettuare tutti i tipi di servizi di trasporto di passeggeri nell'UE (con alcune limitazioni)<sup>(10)</sup> e il principio dell'obbligo di indire gare d'appalto per i contratti di servizio pubblico nel settore ferroviario<sup>(11)</sup>.

3. Il settore ferroviario tuttavia non è ancora riuscito a sfruttare appieno il suo potenziale a causa di fattori quali gli ostacoli tecnici e la persistenza di monopoli legali e di fatto<sup>(12)</sup>. Per realizzare una concorrenza effettiva l'apertura del mercato ferroviario richiede parità di condizioni, in particolare tra imprese pubbliche e private. Nel 2022 gli operatori storici del settore ferroviario detenevano il 51 % del mercato del trasporto merci e l'83,2 % del mercato del trasporto passeggeri nell'UE<sup>(13)</sup>. Quando gli operatori storici del settore ferroviario sono integrati verticalmente (ossia possiedono e gestiscono sia l'infrastruttura fisica che i servizi ferroviari operanti sulla stessa) e di proprietà pubblica, il rifinanziamento infragruppo a condizioni non di mercato può falsare la concorrenza e scoraggiare l'ingresso sul mercato. Di conseguenza il quadro giuridico che disciplina le operazioni finanziarie nel contesto di imprese pubbliche e integrate verticalmente nel settore ferroviario deve essere adeguatamente rispettato e applicato.
4. È inoltre necessario garantire una concorrenza equa tra i diversi modi di trasporto, tenendo conto del loro diverso livello di esternalità (positive e negative)<sup>(14)</sup>. Un settore dei trasporti sostenibile è fondamentale per garantire la connettività in tutta l'UE, promuovere la coesione economica, sociale e territoriale in linea con gli articoli 170 e 174 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("trattato") e conseguire gli obiettivi climatici dell'UE.
5. Nel suo libro bianco del 2011 sui trasporti<sup>(15)</sup>, la Commissione ha fissato un obiettivo di riduzione delle emissioni dei trasporti del 20 % tra il 2008 e il 2030<sup>(16)</sup> e di almeno

---

<sup>(9)</sup> Secondo la definizione di cui all'articolo 3, punto 1), della direttiva 2012/34/UE.

<sup>(10)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj>) 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.

<sup>(11)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/2338/oj>) 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.

<sup>(12)</sup> Cfr. Mario Draghi, The future of European competitiveness, Part B In-depth analysis and recommendations, 9 settembre 2024, pag. 213 ("relazione Draghi 2024 sulla competitività dell'UE"), disponibile all'indirizzo: [ec1409c1-d4b4-4882-8bdd-3519f86bbb92\\_en](https://ec1409c1-d4b4-4882-8bdd-3519f86bbb92_en), ed Enrico Letta, Much more than a market, Speed, security, solidarity – empowering the Single Market to deliver a sustainable future and prosperity for all EU Citizens, aprile 2024, pag. 84 ("relazione Letta 2024 sul futuro del mercato unico"), disponibile all'indirizzo: <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>.

<sup>(13)</sup> Fonte: relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio del 30 luglio 2025 - Nona relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (COM/2025/439 final).

<sup>(14)</sup> 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: "[I]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".

<sup>(15)</sup> 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.

<sup>(16)</sup> Escluso il trasporto marittimo internazionale, per il quale la Commissione ha previsto una riduzione delle emissioni del 40 % tra il 2005 e il 2050.

il 60 % tra il 1990 e il 2050. Nella comunicazione del 2016 "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni"<sup>(17)</sup>, la Commissione ha proposto misure destinate ad accelerare la decarbonizzazione dei trasporti europei. Il Green Deal europeo presentato dalla Commissione nel 2019<sup>(18)</sup> mirava 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<sup>(19)</sup>.

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"<sup>(20)</sup>, la Commissione ha presentato la sua strategia per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>(21)</sup>, la quale 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. Il pacchetto di proposte legislative "Pronti per il 55 %"<sup>(22)</sup> intende sostenere il conseguimento di tali obiettivi di ecologizzazione 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<sup>(23)</sup>. Il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 giugno 2021<sup>(24)</sup>, in vigore dal luglio 2021, consolida giuridicamente l'impegno dell'UE a favore della neutralità climatica entro il 2050, con obiettivi intermedi che prevedono una riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 e del 90 % entro il 2040 rispetto ai livelli del 1990<sup>(25)</sup>.
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<sup>(26)</sup>.
8. Il Green Deal europeo e la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente fissano l'obiettivo prioritario di trasferire alla ferrovia e alle vie navigabili interne (di seguito "trasferimento modale") il 75 % del trasporto interno di merci attualmente effettuato su strada, fissando gli obiettivi seguenti: i) aumentare il traffico merci su rotaia del 50 % entro il 2030 e del 100 % entro il 2050; e ii) aumentare il trasporto per vie navigabili

---

<sup>(17)</sup> COM(2016) 501 final del 20.7.2016.

<sup>(18)</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, dell'11.12.2019).

<sup>(19)</sup> Cfr. nota 16.

<sup>(20)</sup> SWD(2020) 410 final del 10.12.2020.

<sup>(21)</sup> 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).

<sup>(22)</sup> 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).

<sup>(23)</sup> Sezione 2.2.2 della comunicazione di cui alla nota (22).

<sup>(24)</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") (GU L 243 del 9.7.2021, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

<sup>(25)</sup> Cfr.: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip\\_25\\_2967](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip_25_2967).

<sup>(26)</sup> Il buon funzionamento delle reti e dei servizi di trasporto e la prosperità dell'industria dei trasporti sono fondamentali per la competitività dell'economia dell'UE e indispensabili per l'ambiziosa agenda dell'UE per la transizione verso un'economia verde; a differenza di altri settori però le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai trasporti restano più elevate rispetto al 1990. Cfr. relazione Draghi 2024 sulla competitività dell'UE, pag. 205, e relazione Letta 2024 sul futuro del mercato unico, pag. 84.

interne e il trasporto marittimo a corto raggio<sup>(27)</sup> del 25 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050 rispetto al 2015. Il conseguimento dei traguardi dell'UE per il trasferimento di una maggiore attività verso modi di trasporto sostenibili tuttavia è ancora lontano<sup>(28)</sup>. Al momento attuale il trasporto su strada rimane il modo di trasporto predominante nell'UE, rappresentando il 77,7 % del trasporto terrestre di merci e il 92,0 % del trasporto terrestre di passeggeri<sup>(29)</sup>. Per contro, la quota delle ferrovie e delle vie navigabili interne nel trasporto merci complessivo è bassa (rispettivamente 16,4 % per le ferrovie e 4,8 % per le vie navigabili interne) ed è diminuita negli ultimi due decenni. Il trasporto ferroviario di passeggeri rappresenta solo l'8,4 % di tutto il trasporto terrestre di passeggeri nell'UE<sup>(30)</sup>. Il settore dei trasporti è tuttora 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<sup>(31)</sup>. I trasporti creano altresì altre esternalità negative (quali inquinamento, incidenti e congestione) che non sono sufficientemente considerate nei costi degli utenti dei trasporti, ad esempio per il trasporto stradale e aereo.

9. È pertanto necessaria un'azione risoluta per trasferire maggiore traffico verso forme sostenibili di trasporto terrestre<sup>(32)</sup> e ottimizzare le prestazioni delle catene logistiche multimodali<sup>(33)</sup>. Il passaggio a servizi di trasporto terrestre sostenibili è promosso da diverse iniziative normative, in particolare quelle volte a creare una rete transeuropea dei trasporti globale<sup>(34)</sup> e ad agevolare il trasporto per vie navigabili interne<sup>(35)</sup>. Il conseguimento di tali obiettivi richiede investimenti ingenti. La politica di concorrenza e in particolare le norme in materia di aiuti di Stato possono svolgere un ruolo importante

---

<sup>(27)</sup> A norma dell'articolo 3, punto 25), del regolamento (UE) 2024/1679, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (GU L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>), per "trasporto marittimo a corto raggio" si intende il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nelle acque geografiche di uno o più Stati membri o tra porti situati nelle acque degli Stati membri e porti situati nelle acque di paesi terzi adiacenti con una linea costiera sui mari ai confini delle acque di uno o più Stati membri.

<sup>(28)</sup> Cfr. relazione Draghi, pag. 211.

<sup>(29)</sup> Negli ultimi vent'anni il trasporto su strada ha registrato una tendenza all'aumento o alla stagnazione. Nel 2023 la quota modale del trasporto su strada nel trasporto interno era del 75 % per le merci e del 90,2 % per i passeggeri. Fonte: Commissione europea: direzione generale della Mobilità e dei trasporti, EU transport in figures — Statistical pocketbook 2025, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130>.

<sup>(30)</sup> Fonte: Commissione europea: direzione generale della Mobilità e dei trasporti, EU transport in figures — Statistical pocketbook 2025, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130>.

<sup>(31)</sup> Fonte: relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio del 30 luglio 2025 - Nona relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (COM/2025/439 final).

<sup>(32)</sup> Come chiarito nella sezione 2.2 dei presenti orientamenti, ai fini degli stessi per "trasporto terrestre sostenibile" si intende il trasporto di merci o passeggeri per ferrovia, vie navigabili interne o trasporto multimodale sostenibile (inteso come il 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 quale definito all'articolo 3, punto 25), del regolamento (UE) 2024/1679, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (GU L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

<sup>(33)</sup> Cfr. nota 21.

<sup>(34)</sup> La politica in materia di rete transeuropea dei trasporti ("politica per la TEN-T") si basa sul regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU L, 2024/1679, 28.6.2024, <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

<sup>(35)</sup> 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).

nel sostenere l'UE per il conseguimento degli obiettivi strategici del regolamento (UE) 2021/1119 quando il mercato da solo non dispone di mezzi o incentivi sufficienti per realizzare tali obiettivi (cfr. punto 14), in quanto queste norme 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.

10. Garantire che il traffico di merci e passeggeri possa fluire senza interruzioni ("interoperabilità") è un obiettivo generale della politica dell'UE in materia di trasporti che contribuisce al conseguimento dei principali obiettivi dell'UE<sup>(36)</sup>. 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 la fluidità del traffico di trasporto terrestre sostenibile in tutta l'UE è ancora ostacolata da barriere 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 nell'UE, a sostegno di un'ampia serie di servizi e di livelli più elevati di automazione tra diverse applicazioni di mobilità<sup>(37)</sup>. Si tratta di un obiettivo importante della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ai fini del successo della trasformazione digitale dell'UE entro il 2030.

## 1.2 Obiettivo dei presenti orientamenti

11. 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<sup>(38)</sup>, 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.
12. 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<sup>(39)</sup>.

---

<sup>(36)</sup> 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.

<sup>(37)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/61/oj>) si applica a richieste ragionevoli di accesso all'infrastruttura fisica realizzata per installare elementi di reti ad altissima capacità.

<sup>(38)</sup> 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.

<sup>(39)</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 12 ottobre 1978, *Commissione/Belgio*, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, punto 10.

13. 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, come indicato nelle politiche della Commissione di cui ai punti 5 e 8 che sottolineano l'importanza di fornire servizi adeguati di trasporto sostenibile.
14. Vari fallimenti del mercato che incidono sui servizi di trasporto sostenibile possono giustificare l'intervento delle autorità pubbliche nel settore dei trasporti terrestri. In primo luogo, il settore del trasporto genera rilevanti esternalità negative, come l'inquinamento, gli incidenti e la congestione, di cui è difficile tener conto nella tariffazione dell'accesso alle infrastrutture di trasporto. Questa situazione rischia quindi di generare disparità di prezzo tra i vari modi di trasporto, le quali potrebbero essere corrette attraverso il sostegno pubblico ai modi di trasporto che generano minori costi esterni. In secondo luogo, i settori del trasporto terrestre sostenibile potrebbero trovarsi ad affrontare problemi di "coordinamento" in termini economici, 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 del trasporto terrestre sostenibile subisce anche gli svantaggi derivanti dal ruolo di pioniere, che impediscono lo sviluppo di 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 dei settori del trasporto terrestre sostenibile possono incontrare difficoltà nell'accesso ai finanziamenti.
15. Per quanto concerne gli aiuti per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, il regolamento (CE) n. 1370/2007<sup>(40)</sup> stabilisce le condizioni alle quali i servizi pubblici di trasporto di passeggeri per ferrovia e per altri modi di trasporto su rotaia (tram e 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<sup>(41)</sup>) possono essere organizzati e finanziati a decorrere dal 2 dicembre 2009<sup>(42)</sup>. 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<sup>(43)</sup> restava applicabile ai servizi di trasporto merci. La compatibilità degli aiuti versati dal 3 dicembre 2012 per la prestazione di servizi di trasporto merci per

---

<sup>(40)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

<sup>(41)</sup> Articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, cfr. nota 40.

<sup>(42)</sup> 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.

<sup>(43)</sup> 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 26.6.1991, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1969/1191/2009-12-03>).

ferrovia, su strada e per vie navigabili interne è stata finora valutata dalla Commissione direttamente ai sensi dell'articolo 93 del trattato<sup>(44)</sup>.

16. 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. Lo stato attuale dell'offerta nel settore dei trasporti e le esigenze dell'UE dimostrano che vi può essere una carenza di servizi sostenibili sul piano commerciale nel settore del trasporto ferroviario di merci. La Commissione riconosce che i servizi di trasporto ferroviario di merci possono soddisfare l'interesse della società nel suo complesso<sup>(45)</sup>. Tuttavia se uno Stato membro intende fornire sostegno a servizi di trasporto ferroviario di merci, dovrebbe dimostrare che tali servizi presentano caratteristiche specifiche rispetto ai servizi commerciali di trasporto ferroviario di merci, se tali servizi sono disponibili sul mercato<sup>(46)</sup>. 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 degli utenti in materia di trasporto ferroviario di merci e stabilire se sia necessario un sostegno. Prima di introdurre obblighi di servizio pubblico per i servizi di trasporto ferroviario di merci tuttavia gli Stati membri dovrebbero compiere ogni sforzo per creare condizioni normative ed economiche favorevoli che consentano ai servizi di trasporto ferroviario di merci di operare su base commerciale. L'adeguatezza dei servizi di trasporto dovrebbe essere valutata sulla base dell'offerta e della domanda nel settore dei trasporti e delle esigenze della comunità. Allo stesso tempo, la compensazione finanziaria per questi obblighi dovrebbe essere soggetta a condizioni che riducano al minimo le distorsioni del mercato interno. Di conseguenza è importante chiarire le condizioni alle quali la compensazione degli obblighi di servizio pubblico deve essere considerata compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato.
17. Le linee guida comunitarie adottate dalla Commissione nel 2008 in materia di aiuti di Stato alle imprese ferroviarie<sup>(47)</sup> ("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 a sostenere 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<sup>(48)</sup> ha consentito di concludere che 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.

---

<sup>(44)</sup> Cfr. decisione della Commissione, del 24 novembre 2023, nel caso SA.32953, Italia, misure di aiuto di Stato a favore di Trenitalia SpA (GU L, 2024/2860, 18.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2860/oj>).

<sup>(45)</sup> 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.

<sup>(46)</sup> 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.

<sup>(47)</sup> Comunicazione della Commissione, *Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie* (GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13).

<sup>(48)</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione del 30 ottobre 2020, Fitness check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance (SWD(2020) 257 final).

18. Emanando i presenti orientamenti, la Commissione: i) sostituisce le linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie; ii) codifica le sue decisioni sull'applicazione degli aiuti di Stato al coordinamento dei trasporti ai sensi dell'articolo 93 del trattato (non solo al trasporto ferroviario, ma anche alle vie navigabili interne e al trasporto multimodale sostenibile); 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.
19. I presenti orientamenti mirano a contribuire al conseguimento della transizione verso la neutralità climatica perseguita dal regolamento (UE) 2021/1119, stimolando servizi di trasporto terrestre sostenibili e garantendo nel contempo condizioni di parità nei settori del trasporto terrestre sostenibile. I presenti orientamenti e il regolamento della Commissione di recente adozione che dichiara compatibili con il mercato interno alcune categorie di aiuti in applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato ("regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti")<sup>(49)</sup> sono concepiti per guidare gli Stati membri verso i tipi di aiuti potenzialmente meno distorsivi nei settori del trasporto terrestre sostenibile.

### *1.2.1 Trasporto ferroviario*

20. Il settore ferroviario riveste un'importanza strategica per l'UE. La ferrovia assicura ogni anno il trasporto di circa 1,6 miliardi di tonnellate di merci e nove miliardi di passeggeri nell'UE e contribuisce in maniera significativa al mix dei trasporti terrestri dell'UE<sup>(50)</sup>, offrendo trasporti puliti e un livello elevato di efficienza in termini di numero di passeggeri trasportati per ciascuna corsa del veicolo. Il trasporto ferroviario, in quanto modo di trasporto motorizzato più sostenibile e rispettoso dell'ambiente, è fondamentale ai fini del conseguimento degli obiettivi climatici dell'UE. Tuttavia, come confermato da uno studio commissionato dalla Commissione per la revisione delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie<sup>(51)</sup>, continua a presentare diversi inconvenienti che impediscono al mercato di conseguire gli obiettivi climatici 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 merci 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 al termine della sua vita utile e non si può dare per scontato che sarà rinnovato, in quanto le imprese

---

<sup>(49)</sup> [OP: inserire il riferimento di pubblicazione nella GU del "Regolamento (UE) .../... della Commissione che dichiara compatibili con il mercato interno alcune categorie di aiuti nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale in applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea" una volta adottato]

<sup>(50)</sup> 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](#)).

<sup>(51)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings ([E.C.A Economics et al. (2022)]).

ferroviarie di dimensioni inferiori potrebbero non essere in grado di sostenere gli investimenti finanziari necessari senza sostegno pubblico.

21. Come evidenziato dal controllo dell'adeguatezza effettuato dalla Commissione nel 2020<sup>(52)</sup>, 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<sup>(53)</sup>, così come le condizioni specifiche per la ristrutturazione dei rami "merci" delle imprese ferroviarie, applicabili soltanto fino al 1° gennaio 2010<sup>(54)</sup> e la sezione sull'abolizione delle garanzie illimitate concesse dallo Stato<sup>(55)</sup>. I presenti orientamenti non contengono più tali elementi.
22. 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<sup>(56)</sup> facevano riferimento in modo incrociato ad altri orientamenti in materia di aiuti di Stato scaduti o sostituiti nel frattempo<sup>(57)</sup>. 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 le nuove condizioni, la Commissione ha tenuto conto dei fattori seguenti: i) il parco materiale rotabile è in genere vicino al termine della vita utile attesa o ha già superato tale termine<sup>(58)</sup>; ii) la mancanza di armonizzazione delle norme tecniche tra gli Stati membri impedisce lo scambio di materiale rotabile tra di loro<sup>(59)</sup>; e iii) le imprese ferroviarie che si qualificano come piccole e medie imprese (PMI) o piccole imprese a media capitalizzazione e i nuovi operatori hanno difficoltà a rinnovare o a espandere le loro flotte in ragione dei costi elevati di investimento per l'acquisto di materiale rotabile e delle difficoltà di accesso ai finanziamenti<sup>(60)</sup>.

---

<sup>(52)</sup> Cfr. nota 48.

<sup>(53)</sup> Capo 4 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, cfr. nota 47. 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'UE.

<sup>(54)</sup> Capo 5 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, cfr. nota 47.

<sup>(55)</sup> Capo 7 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, cfr. nota 47. 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.

<sup>(56)</sup> Capo 3 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, cfr. nota 47.

<sup>(57)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2001/70/2007-01-01>) e il regolamento (CEE) n. 1191/69 (di cui alla nota 43), nessuno dei quali è più in vigore.

<sup>(58)</sup> Sebbene vi siano differenze tra gli Stati membri, se si considera il 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.

<sup>(59)</sup> 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).

<sup>(60)</sup> 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. A differenza delle linee guida del 2008, i presenti orientamenti si applicano a tutte le imprese che operano nei settori del trasporto terrestre sostenibile. Nel settore ferroviario, ciò significa che i presenti orientamenti si applicano non solo alle imprese ferroviarie, ma anche ad altri operatori ferroviari<sup>(61)</sup> e imprese proprietarie di veicoli per il trasporto ferroviario, nonché alle imprese che operano sul lato della domanda del settore del trasporto ferroviario, ossia agli organizzatori dei trasporti (ad esempio imprese logistiche, spedizionieri, operatori di trasporto multimodale)<sup>(62)</sup>, 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<sup>(63)</sup>. Dall'esperienza acquisita dalla Commissione nella valutazione degli aiuti a norma delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie è emersa la necessità di semplificare e razionalizzare tali norme 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<sup>(64)</sup>, gli Stati membri possono utilizzare gli aiuti per ridurre i costi esterni dei trasporti, sulla base della metodologia dei costi esterni, per coprire i costi connessi all'uso dell'infrastruttura (cfr. sezione 4.2.1.1). Inoltre, per agevolare ulteriormente lo sviluppo di nuovi collegamenti ferroviari commerciali, la Commissione applicherà i presenti orientamenti anche agli aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti ferroviari commerciali per il trasporto

---

<sup>(61)</sup> Il termine "operatore ferroviario" comprende non soltanto le "imprese ferroviarie" ai sensi della direttiva 2012/34/UE, 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).

<sup>(62)</sup> La Commissione ha stabilito una prassi decisionale nell'applicazione dei principi delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie alle misure di aiuto i cui beneficiari diretti sono imprese logistiche che utilizzano servizi di trasporto ferroviario anziché imprese ferroviarie (ad esempio, decisione della Commissione, del 24 ottobre 2022, nel caso SA.100463, Paesi Bassi, Regime di aiuti per 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 4 agosto 2022, nel caso SA.64465, Italia, Regime di aiuti a sostegno dello sviluppo del trasporto intermodale di merci (GU C 13 del 13.1.2023, pag. 1), considerando 8; decisione della Commissione, del 3 marzo 2022, nel caso SA.100286, Italia, Misure della regione Friuli Venezia Giulia per lo sviluppo del trasporto intermodale di merci, rivedute nel 2022 (GU C 169 del 22.4.2022, pag. 1), considerando 35; decisione della Commissione, del 20 dicembre 2021, nel caso SA.100234, Italia, Proroga e rifinanziamento del regime di aiuti SA.47779 – Italia – Friuli Venezia Giulia – Misure per lo sviluppo del trasporto combinato (GU C 146 dell'1.4.2022, pag. 1), considerando 32 e 33; 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. 6), 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. 2), 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.

<sup>(63)</sup> Capo 6 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, cfr. nota 47.

<sup>(64)</sup> Invece tale sezione era inclusa al punto 98, lettera a), delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie.

di merci e di nuovi collegamenti ferroviari commerciali per treni passeggeri notturni (cfr. sezione 4.2.1.2).

25. Sulla base dell'esperienza acquisita nel contesto delle linee guida del 2008 sulle imprese ferroviarie per quanto riguarda gli aiuti all'interoperabilità e tenuto conto dei diversi tipi di benefici sottostanti agli investimenti nei sistemi di gestione del traffico<sup>(65)</sup>, 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 nell'interoperabilità sono legati a un numero maggiore di fallimenti del mercato, in particolare carenze di coordinamento e svantaggi derivanti dal ruolo di pioniere degli operatori del mercato<sup>(66)</sup>. 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).
26. Contrariamente alle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie, che non trattavano gli aiuti a favore degli impianti per il trasporto ferroviario<sup>(67)</sup>, i presenti orientamenti prevedono norme dettagliate di compatibilità in materia di aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di servizio ferroviario e di diramazioni private (sezioni 4.2.2.1 e 4.2.2.2). Queste 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 Trasporto su 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)<sup>(68)</sup>. Esiste un notevole potenziale di aumento della quota modale del trasporto per vie navigabili interne, che consentirebbe di ridurre le emissioni di gas a effetto serra. A tal fine, tuttavia, il trasporto per vie navigabili interne dovrebbe essere in grado di competere a parità di condizioni con gli altri modi di trasporto.

---

<sup>(65)</sup> 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.

<sup>(66)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (cfr. nota 51, sezioni 4.7 e 5.5).

<sup>(67)</sup> Il capo 2 delle linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie (cfr. nota 47) riguardava soltanto gli effetti del finanziamento pubblico delle infrastrutture sulle imprese ferroviarie.

<sup>(68)</sup> Cfr. nota 35.

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<sup>(69)</sup>. 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 alle imprese sul lato dell'offerta (ossia gli aiuti agli operatori delle vie navigabili interne e alle imprese proprietarie di veicoli per il trasporto su queste vie) e sul lato della domanda del settore delle vie navigabili interne (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 delle vie navigabili interne. Per quanto concerne gli aiuti al funzionamento, le norme che disciplinano gli aiuti destinati a ridurre i costi esterni del trasporto si applicano anche al trasporto per vie navigabili interne (passeggeri e merci) e le norme che disciplinano gli aiuti destinati ad avviare nuovi collegamenti commerciali si applicano anche al trasporto merci per vie navigabili interne (cfr. sezione 4.2.1.1 e sezione 4.2.1.2). Per quanto concerne gli aiuti agli investimenti, la Commissione applicherà i presenti orientamenti sia agli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti nel settore delle vie navigabili interne (cfr. sezione 4.2.2.1) che agli 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 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 del trasporto per vie navigabili interne attivi nel trasporto sia di merci che 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 la maggior parte degli operatori del settore delle vie navigabili interne sono PMI, o al massimo piccole imprese a media capitalizzazione, che spesso non sono in grado di rinnovare o espandere la propria flotta a causa delle difficoltà di accesso ai finanziamenti sul

---

<sup>(69)</sup> 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 20 settembre 2021, nel caso SA.58817, Italia, Aiuti a sostegno del trasporto di merci per vie navigabili interne in Italia (GU C 500 del 10.12.2021, pag. 1), considerando 116; decisione della Commissione, del 2 ottobre 2020, nel caso SA.58023, Belgio, Prolongation du régime d'aide en faveur des modes de transport alternatifs à la route pour la période 2021-2025 (GU C 397 del 20.11.2020, pag. 1), considerando 16, e decisione della Commissione, del 24 ottobre 2018, nel caso SA.50584, Belgio, Misura di aiuto strutturale che riduce lo svantaggio in termini di costi del raggruppamento dei volumi trasportati per ferrovia/vie navigabili interne da e verso i porti marittimi fiamminghi al fine di promuovere un trasferimento modale (GU C 90 dell'8.3.2019, pag. 1), considerando da 52 a 55.

mercato<sup>(70)</sup>. Di conseguenza, a norma dei presenti orientamenti le PMI e le piccole imprese a media capitalizzazione sono gli unici beneficiari possibili degli aiuti per l'acquisto di imbarcazioni per la navigazione interna. Ciò significa che questo tipo di aiuti può essere convogliato laddove è più necessario al fine di promuovere lo sviluppo del settore delle vie navigabili interne.

### 1.2.3 *Trasporto multimodale sostenibile*

33. Per trasporto multimodale si intende il trasporto di merci o di passeggeri effettuato utilizzando almeno due modi di trasporto diversi<sup>(71)</sup>. Nel settore del trasporto terrestre, il trasporto multimodale è considerato "sostenibile" se almeno uno dei modi di trasporto utilizzati è la rete ferroviaria o delle vie navigabili interne, o se il trasporto multimodale combina il trasporto terrestre con il trasporto marittimo a corto raggio. Il trasporto multimodale sostenibile nel settore del trasporto terrestre è fondamentale per consentire una maggiore diffusione del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne, che da solo fornisce raramente soluzioni di trasporto da 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 unicamente 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 terminali merci 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. Il trasporto merci multimodale che non comporta la movimentazione delle merci in occasione del cambiamento di modo di trasporto<sup>(72)</sup> è noto come "trasporto intermodale". Il "trasporto combinato" è una sottocategoria del trasporto intermodale, espressamente disciplinata a livello dell'UE dalla direttiva sui trasporti combinati<sup>(73)</sup>, adottata nel 1975<sup>(74)</sup> e modificata più volte per applicarsi a una serie più ampia di operazioni. A fini di chiarezza, il sostegno finanziario degli Stati membri per il trasporto combinato a norma di tale direttiva può essere considerato un aiuto di Stato. Tale aiuto dovrebbe rispettare le condizioni di compatibilità applicabili al trasporto multimodale sostenibile stabilite nel regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti, nei presenti

---

<sup>(70)</sup> 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](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_IT.html).

<sup>(71)</sup> "Trasporto multimodale": trasporto di passeggeri o merci, o di entrambi, che utilizza due o più modi di trasporto, quale definito nel regolamento (UE) 2024/1679, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (GU L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

<sup>(72)</sup> Il fatto che l'unità e/o il veicolo di carico rimangano gli stessi quando cambiano i modi di trasporto riduce la movimentazione delle merci, con conseguente minore rischio di danni alle merci o perdite delle stesse.

<sup>(73)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/2013-07-01>).

<sup>(74)</sup> 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, 22.2.1975, pag. 31, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1975/130/oj>).

orientamenti o in qualsiasi altro strumento pertinente della normativa in materia di aiuti di Stato (cfr. capo 3).

36. I presenti orientamenti stabiliscono le condizioni di compatibilità per gli aiuti al funzionamento e gli aiuti agli investimenti nel trasporto multimodale sostenibile al fine di spostare il traffico dal trasporto esclusivamente su strada, promuovendo nel contempo l'uso del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e marittimo a corto raggio nel trasporto multimodale, quando il trasporto marittimo a corto raggio è collegato al trasporto terrestre e rappresenta un'alternativa commercialmente valida al trasporto su strada.
37. Per quanto concerne gli aiuti al funzionamento, le norme in materia di aiuti volti a ridurre i costi esterni dei trasporti si applicano anche al trasporto multimodale sostenibile (sezione 4.2.1.1). Per contro, le norme che disciplinano gli aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali riguardano solo il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne e non si applicano al trasporto multimodale sostenibile in generale.
38. Per quanto concerne gli aiuti agli investimenti, la Commissione applicherà i presenti orientamenti agli aiuti agli impianti di trasporto multimodale e agli aiuti per l'ammodernamento<sup>(75)</sup> delle attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile. Gli aiuti agli impianti di trasporto multimodale sono limitati agli aiuti agli investimenti in impianti di trasporto multimodale per ferrovia o per vie navigabili interne (sezione 4.2.2.1). A fini di chiarezza, gli impianti di trasporto multimodale situati presso porti marittimi possono ricevere aiuti a norma dei presenti orientamenti se dispongono di 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).

## **2. AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI**

### **2.1 Ambito di applicazione**

39. I presenti orientamenti si applicano alle misure di aiuto di Stato<sup>(76)</sup> concesse alle imprese nei settori del trasporto terrestre sostenibile (ossia le imprese nel settore ferroviario, delle vie navigabili interne e che operano e/o organizzano trasporti multimodali sostenibili nel

---

<sup>(75)</sup> Come spiegato al punto 42, i presenti orientamenti non riguardano gli aiuti per l'acquisto di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile.

<sup>(76)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18>).

settore del trasporto terrestre), nella misura in cui le misure di aiuto rientrano nell'ambito di applicazione del capo 4 o del capo 5 dei presenti orientamenti.

40. I presenti orientamenti stabiliscono i criteri di compatibilità, ai sensi dell'articolo 93 del trattato, degli aiuti seguenti:
- a) aiuti nei settori del trasporto terrestre sostenibile, 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).
41. Per quanto riguarda gli aiuti per il coordinamento dei trasporti nei settori del trasporto terrestre sostenibile, i seguenti tipi di aiuti che soddisfano le esigenze 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 servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne; iv) aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e 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 nei settori del trasporto terrestre sostenibile; e vii) aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento nei settori del trasporto terrestre sostenibile.
42. 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 unità di carico intermodali (intermodal loading units - ILU) 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 del trattato.
43. I presenti orientamenti non trattano gli aiuti di Stato a favore di infrastrutture portuali<sup>(77)</sup>. 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 beneficino di un'esenzione per categoria a norma del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione<sup>(78)</sup> 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 (UE) 2025/2630 della Commissione<sup>(79)</sup>, conformemente alle norme di cui alla comunicazione della Commissione concernente la disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato

---

<sup>(77)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2014-07-01>).

<sup>(78)</sup> Cfr. nota 77.

<sup>(79)</sup> Decisione (UE) 2025/2630 della Commissione, del 16 dicembre 2025, riguardante l'applicazione dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale e che abroga la decisione 2012/21/UE (GU L, 2025/2630, 19.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj>).

concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico ("disciplina SIEG")<sup>(80)</sup>, a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato. Per fugare eventuali dubbi, come menzionato al punto 38 e chiarito al punto 124, la Commissione applicherà i presenti orientamenti agli aiuti agli investimenti per gli impianti di trasporto multimodale che sono situati presso porti marittimi e dispongono di collegamenti ferroviari o per vie navigabili interne.

44. I presenti orientamenti non riguardano gli aiuti agli investimenti in veicoli puliti<sup>(81)</sup> e attrezzature mobili di terminal pulite<sup>(82)</sup>, né gli aiuti agli investimenti per la riduzione del rumore nel trasporto ferroviario. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale sostenibile, la Commissione valuterà la compatibilità degli aiuti agli investimenti in veicoli puliti e attrezzature mobili di terminal pulite, nonché per la riduzione del rumore del trasporto ferroviario, a norma della disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022<sup>(83)</sup>, se tali aiuti non beneficiano di un'esenzione per categoria a norma del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione<sup>(84)</sup>.
45. I presenti orientamenti non riguardano gli aiuti destinati a promuovere la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione per i livelli di maturità tecnologica ("technology readiness levels - TRL") fino al TRL 8<sup>(85)</sup>. La Commissione continuerà a valutare la compatibilità degli aiuti destinati a promuovere la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione fino al TRL 8 nei settori del trasporto terrestre sostenibile ai sensi della "disciplina degli aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione del 2022" della Commissione, se non beneficiano dell'esenzione per categoria a norma del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione<sup>(86)</sup>. Per fugare eventuali dubbi, la Commissione applicherà i presenti orientamenti agli aiuti a favore delle tecnologie di interoperabilità e delle tecnologie per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento nei settori del trasporto terrestre sostenibile che hanno raggiunto il TRL 9 (prima applicazione commerciale di sistemi sperimentati in ambienti operativi). I costi relativi a studi, prove e all'approvazione, nonché impianti pilota e prototipi per l'attuazione di tali tecnologie nel TRL9 dovrebbero pertanto essere ammissibili agli aiuti a norma dei presenti orientamenti.
46. Per quanto riguarda gli aiuti nel settore ferroviario corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, il regolamento (CE) n. 1370/2007<sup>(87)</sup> 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<sup>(88)</sup>). Di conseguenza, per i servizi di trasporto pubblico, la Commissione applicherà i presenti orientamenti solo alle

---

<sup>(80)</sup> 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).

<sup>(81)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

<sup>(82)</sup> Quali definite nella 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).

<sup>(83)</sup> Cfr. nota 82.

<sup>(84)</sup> Cfr. nota 77.

<sup>(85)</sup> Cfr. comunicazione della Commissione – Disciplina degli aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione (GU C 414 del 28.10.2022, pag. 1), nota 60, che fa riferimento alla comunicazione della Commissione "Una strategia europea per le tecnologie abilitanti – Un ponte verso la crescita e l'occupazione", COM (2012) 341 final del 26 giugno 2012.

<sup>(86)</sup> Cfr. nota 77.

<sup>(87)</sup> Cfr. nota 40.

<sup>(88)</sup> Cfr. articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007; cfr. nota 40.

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. Per fugare eventuali dubbi, le imprese che forniscono servizi di trasporto incaricate dell'adempimento di un contratto di servizio pubblico dovrebbero poter beneficiare anche degli aiuti per il coordinamento dei trasporti concessi a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti o dei presenti orientamenti, a condizione che siano rispettate le norme sul cumulo<sup>(89)</sup> e che sia evitata una sovracompensazione.

47. 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<sup>(90)</sup>. Le condizioni rispecchiano i principi consolidati stabiliti dalla Commissione nella disciplina SIEG<sup>(91)</sup>, che non è direttamente applicabile ai servizi di trasporto ferroviario di merci in quanto esclude espressamente il trasporto terrestre dal suo ambito di applicazione. I presenti orientamenti forniscono inoltre chiarimenti specifici richiesti dalle esigenze particolari del settore dei trasporti terrestri.
48. I presenti orientamenti (capo 6) ribadiscono inoltre i principi applicabili ai flussi finanziari in seno a imprese ferroviarie integrate verticalmente.
49. Le condizioni stabilite nei presenti orientamenti si applicano a regimi di aiuti e ad aiuti individuali (concessi ad hoc o sulla base di un regime di aiuto), salvo indicazioni contrarie.
50. I presenti orientamenti si applicano alle imprese di qualsiasi dimensione, salvo diversa indicazione.
51. Le imprese in difficoltà, quali definite negli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà<sup>(92)</sup> 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<sup>(93)</sup>.

---

<sup>(89)</sup> Cfr. articolo 8 del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti e sezione 4.1.3 dei presenti orientamenti.

<sup>(90)</sup> 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.

<sup>(91)</sup> Cfr. nota 80.

<sup>(92)</sup> 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).

<sup>(93)</sup> Le linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie (cfr. nota 47) prevedevano deroghe alle norme applicabili alle imprese in difficoltà nel settore del trasporto ferroviario di merci, che sono scadute

52. 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<sup>(94)</sup>.

## 2.2 Definizioni

53. Ai fini dei presenti orientamenti 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 di servizio ferroviario unimodale o un impianto 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 espresso come percentuale dei costi ammissibili, al lordo di imposte o altri oneri;
  - 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) "infrastruttura dedicata": infrastruttura costruita per imprese individuabili ex ante e adeguata alle loro esigenze;
  - f) "attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile": attrezzature necessarie per il trasporto multimodale sostenibile, come i semirimorchi movimentabili con gru, escluse le attrezzature utilizzate per l'esercizio degli impianti;
  - g) "ambiente dei servizi europei d'informazione fluviale (RIS)": piattaforma elettronica a punto di accesso unico basata sulle informazioni fluviali nazionali, che fornisce agli utenti RIS servizi tecnici e operativi e contiene link alla segnalazione elettronica conformemente al principio "una tantum", che garantisce che i cittadini e le imprese forniscano dati alle pubbliche amministrazioni una sola volta;
  - h) "registro europeo dei veicoli": registro a norma dell'articolo 22, paragrafo 1, e dell'articolo 47, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(95)</sup>;
  - 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

---

il 31 dicembre 2009. Da allora, gli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà della Commissione (cfr. nota 92) si applicano integralmente all'intero settore ferroviario.

<sup>(94)</sup> 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.

<sup>(95)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/2020-05-28>).

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 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) "terminal merci": struttura attrezzata per il trasbordo e lo stoccaggio temporaneo delle merci;
- l) "aiuti individuali": i) aiuti ad hoc e (ii) aiuti concessi a singoli beneficiari nel quadro di un regime di aiuti;
- m) "impianto per vie navigabili interne": impianto di servizio (ad esempio, terminal per il trasporto merci o impianti di manutenzione o stoccaggio) e relative infrastrutture di accesso (comprese le apparecchiature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento), situato all'interno dell'Unione e utilizzato per prestare servizi di trasporto per vie navigabili interne, esclusi gli impianti o le attrezzature legati allo svolgimento di attività diverse dal trasporto;
- n) "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, compresa qualsiasi nave appositamente costruita per provvedere alla propulsione di un convoglio spinto;
- o) "unità di carico intermodale": 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) "trasporto intermodale": il trasporto di merci all'interno di una stessa unità di carico intermodale mediante modi di trasporto successivi, senza movimentazione delle merci in occasione del cambiamento di modo di trasporto;
- q) "interoperabilità": flussi ininterrotti di traffico di merci o passeggeri da/verso i settori del trasporto terrestre sostenibile o al loro interno;
- r) "trasporto terrestre": trasporto di merci o passeggeri per ferrovia, vie navigabili interne o su strada<sup>(96)</sup>;
- s) "trasporto multimodale": trasporto di merci o di passeggeri effettuato utilizzando almeno due modi di trasporto diversi;
- t) "nuovo collegamento commerciale lungo vie navigabili interne": collegamento commerciale riguardante nuove operazioni di linea per il trasporto di merci lungo vie navigabili interne tra almeno due terminal merci che non sono stati direttamente

---

<sup>(96)</sup> 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.

collegati da servizi di linea per il trasporto di merci lungo vie navigabili interne per almeno tre anni prima dell'inizio delle operazioni sul collegamento in questione;

- u) "nuovo collegamento ferroviario commerciale per il trasporto di merci": collegamento commerciale riguardante nuove operazioni ferroviarie di linea per il trasporto di merci tra almeno due terminal merci che non sono stati direttamente collegati da servizi di linea per il trasporto di merci su rotaia per almeno tre anni prima dell'inizio delle operazioni sul collegamento in questione;
- v) "nuovo collegamento ferroviario commerciale per treni passeggeri notturni": collegamento commerciale riguardante nuovi servizi di treni notturni di linea per il trasporto di passeggeri tra almeno due stazioni che non sono state collegate da servizi di treni notturni di linea per il trasporto di passeggeri per almeno tre anni prima dell'inizio delle operazioni sul collegamento in questione;
- w) "nuovo operatore": impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, che soddisfa le seguenti condizioni:
  - (i) ha ottenuto il rilascio della licenza ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE per il segmento di mercato pertinente meno di 20 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 2012/34/UE prima del 1° gennaio 2010;
- x) "attività diverse dai trasporti": servizi commerciali non connessi al trasporto terrestre sostenibile, compresi i servizi accessori a passeggeri, spedizionieri o altri prestatori di servizi, quali la locazione di uffici, negozi e alberghi;
- y) "servizi di treni notturni per passeggeri": servizi ferroviari di linea per passeggeri in partenza prima delle 23:30 e in arrivo alla destinazione finale dopo le 05:00, che utilizzano materiale rotabile tra cui carrozze letto/cucette;
- z) "sovrastuttura portuale": i dispositivi di superficie (ad esempio per lo stoccaggio), le attrezzature fisse (come i depositi e i terminal) e le attrezzature mobili (come le gru) situati in un porto per fornire servizi portuali connessi al trasporto, purché la sovrastuttura in questione sia situata presso un impianto di trasporto multimodale con un collegamento ferroviario o per vie navigabili interne;
- aa) "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 2012/34/UE, nonché qualsiasi infrastruttura dedicata che serve le infrastrutture ferroviarie di proprietà privata e gestite da privati;
- bb) "terminal merci ferroviario o per vie navigabili interne": terminal utilizzato per il trasporto di merci tra due sistemi ferroviari diversi o tra almeno due modi di trasporto, uno dei quali è ferroviario o per vie navigabili interne, e le relative infrastrutture di accesso (comprese le attrezzature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento), situato all'interno dell'UE, come i terminal merci nei porti interni o marittimi, lungo le vie navigabili interne o negli aeroporti o le piattaforme

logistiche multimodali, esclusi gli impianti o le attrezzature legati allo svolgimento di attività diverse dal trasporto;

- cc) "impianto di trasporto multimodale ferroviario e/o per vie navigabili interne": impianto di servizio, comprese le sovrastrutture portuali e i terminal ferroviari o per vie navigabili interne, e le relative infrastrutture di accesso (comprese le attrezzature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento), situato all'interno dell'UE e necessario per fornire servizi di trasporto ferroviario o per vie navigabili interne in combinazione con altri modi di trasporto, esclusi gli impianti o le attrezzature legati allo svolgimento di attività diverse dal trasporto;
- dd) "impianto di servizio ferroviario": impianto di servizio (ad esempio, terminal ferroviari per il trasporto di merci o impianti di manutenzione o stoccaggio) e 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 2012/34/UE, esclusi gli impianti o le attrezzature legati allo svolgimento di attività diverse dal trasporto;
- ee) "impresa ferroviaria": un'impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3, punto 1, della direttiva 2012/34/UE;
- ff) "materiale rotabile": uno dei seguenti mezzi di trasporto:
  - (i) locomotive per il trasporto di merci e passeggeri e materiale rotabile, 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;
- gg) "imbarcazione marittima": imbarcazione diversa da quelle naviganti esclusivamente o principalmente su vie navigabili interne, in specchi d'acqua protetti o nelle acque adiacenti a tali specchi d'acqua;
- hh) "trasporto marittimo a corto raggio": il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nelle acque geografiche di uno o più Stati membri o tra porti situati nelle acque degli Stati membri e porti situati nelle acque di paesi terzi adiacenti con una linea costiera sui mari ai confini delle acque di uno o più Stati membri<sup>(97)</sup>;
- ii) "piccola e media impresa" o "PMI": impresa che soddisfa le condizioni di cui all'allegato I del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti;
- jj) "piccola impresa a media capitalizzazione": impresa che soddisfa i criteri di cui all'allegato IV del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti. Ai fini degli aiuti contenuti nei prodotti finanziari sostenuti dal programma InvestEU nell'ambito del quadro finanziario pluriennale dell'Unione per il periodo

---

<sup>(97)</sup> Articolo 3, punto 25), del regolamento (UE) 2024/1679, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (GU L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

2021-2027<sup>(98)</sup>, per "piccola impresa a media capitalizzazione" si intende un'impresa che non è una PMI e impiega fino a 499 dipendenti;

- kk) "avvio dei lavori": data di inizio dei lavori di costruzione relativi all'investimento oppure data del primo impegno giuridicamente vincolante ad ordinare attrezzature, a seconda di quale condizione si verifichi prima; in caso di acquisizioni, il momento di acquisizione degli attivi direttamente collegati allo stabilimento acquisito;
- ll) "trasporto terrestre sostenibile": trasporto di merci o passeggeri per ferrovia, vie navigabili interne o trasporto multimodale sostenibile;
- mm) "settori del trasporto terrestre sostenibile": il settore ferroviario, il settore delle vie navigabili interne e il trasporto multimodale sostenibile nel settore del trasporto terrestre;
- nn) "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 in cui il trasporto multimodale combina il trasporto terrestre con il trasporto marittimo a corto raggio;
- oo) "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 i servizi di 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, le applicazioni che gestiscono le coincidenze con altri modi di trasporto e producono documenti elettronici di accompagnamento;
- pp) "operatore di trasporto": qualsiasi impresa che trasporta passeggeri e/o merci nei settori del trasporto terrestre sostenibile;
- qq) "organizzatore del trasporto": qualsiasi impresa che organizza il trasporto di merci e opera quindi la scelta tra modi di trasporto;
- rr) "impresa in difficoltà": impresa in difficoltà quale definita all'articolo 2, punto 18), del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione;
- ss) "veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne": materiale rotabile o imbarcazione per la navigazione interna.

### **2.3 Struttura degli orientamenti**

54. Il capo 3 chiarisce quali misure nel settore dei trasporti terrestri non devono essere notificate alla Commissione prima della loro attuazione.

---

<sup>(98)</sup> Regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio, del 17 dicembre 2020, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027 (GU L 433I del 22.12.2020, pag. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/2024-01-01>).

55. 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.
56. 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.
57. Il capo 8 illustra gli obblighi di comunicazione e monitoraggio degli Stati membri che concedono aiuti a norma dell'articolo 93 del trattato.
58. I capi 9 e 10 coprono la durata dei presenti orientamenti e il calendario per la loro revisione.

### **3. MISURE NON SOGGETTE A NOTIFICA**

59. Quando un intervento statale soddisfa i criteri per qualificarsi come aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato<sup>(99)</sup>, in linea di principio gli Stati membri dovrebbero notificarlo alla Commissione ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.
60. 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<sup>(100)</sup> o a norma dell'articolo 1 del regolamento (UE) 2015/1588 del Consiglio<sup>(101)</sup>.
61. 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

---

<sup>(99)</sup> Riguardo alla 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu/2016/2025-03-15>). 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.

<sup>(100)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>).

<sup>(101)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1588/2018-12-27>).

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.

62. Il regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione<sup>(102)</sup> 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. Nella misura in cui gli aiuti riguardano infrastrutture portuali (ormeggi, banchine, ecc.) e sono concessi nel rispetto delle condizioni di compatibilità applicabili di cui al regolamento (UE) n. 651/2014<sup>(103)</sup>, 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.
63. Il regolamento (UE) 2023/2831 della Commissione<sup>(104)</sup> 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<sup>(105)</sup>. 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**

64. La presente sezione illustra le condizioni generali di compatibilità applicabili a tutte le categorie di aiuti di cui alla sezione 4.2. Nel valutare se le misure di aiuto nei settori del trasporto terrestre 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 65 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 (Condizioni chiave di compatibilità).

###### *4.1.1 Condizioni chiave di compatibilità*

###### *Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti*

65. L'aiuto dovrebbe contribuire all'evoluzione del settore dei trasporti terrestri verso un trasporto terrestre sostenibile, rispondendo in tal modo alle necessità di coordinamento dei trasporti.

---

<sup>(102)</sup> Cfr. nota 77.

<sup>(103)</sup> Cfr. nota 77.

<sup>(104)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2831/oj>).

<sup>(105)</sup> 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, 15.12.2023, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2832/oj>).

### *Necessità dell'aiuto*

66. L'aiuto dovrebbe essere necessario per conseguire l'obiettivo di coordinamento dei trasporti individuato dalla misura specifica in linea con il punto 65. Ciò avviene quando l'aiuto può determinare uno sviluppo sostanziale del settore dei trasporti terrestri verso un trasporto terrestre sostenibile che il mercato da solo non è in grado di realizzare. Tale situazione può verificarsi, ad esempio, quando vi sono i) disparità di prezzo tra le diverse forme di trasporto dovute 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 del mercato o iv) più in generale investimenti che comportano esternalità positive ma non sono sufficientemente redditizi per il potenziale beneficiario.

### *Adeguatezza degli aiuti*

67. L'aiuto dovrebbe 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 strumenti politici meno distorsivi (quali strumenti di mercato o normativi) o strumenti di aiuto meno distorsivi (quali garanzie o anticipi rimborsabili) rispetto alla concessione di strumenti non rimborsabili, quali le sovvenzioni dirette.

### *Effetto di incentivazione degli aiuti*

68. L'aiuto dovrebbe 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. Per dimostrare un effetto di incentivazione occorre individuare lo scenario di fatto e il probabile scenario controfattuale in assenza di aiuti<sup>(106)</sup>.
69. 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<sup>(107)</sup>. Qualora il beneficiario dia inizio all'attuazione di un progetto<sup>(108)</sup> 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 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

---

<sup>(106)</sup> Tale scenario deve essere credibile e 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.

<sup>(107)</sup> 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.

<sup>(108)</sup> 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 relativi al progetto sovvenzionato.

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.

#### *Proporzionalità dell'aiuto*

70. L'ammontare di aiuti per singolo beneficiario dovrebbe essere limitato al minimo necessario per incentivare il beneficiario a realizzare l'attività o il progetto sovvenzionato. Tale minimo può essere individuato come percentuale dei 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.
71. Per quanto concerne gli aiuti agli investimenti, se non diversamente specificato per le specifiche categorie di aiuto 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"). Per definire 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.
72. 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 dovrebbero essere spiegate e motivate. L'analisi degli scenari tanto fattuali quanto controfattuali dovrebbe 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.
73. Un esempio di scenario controfattuale potrebbe essere 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)<sup>(109)</sup>.

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

74. La distorsione della concorrenza inerente agli aiuti non dovrebbe compromettere gli interessi generali dell'UE<sup>(110)</sup>. 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.
75. 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<sup>(111)</sup>. Qualora uno Stato membro intenda prorogare un regime di aiuti oltre 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*

76. Un aiuto di Stato non può essere dichiarato compatibile con il mercato interno se l'aiuto stesso, o eventuali aspetti della sua attuazione che sono così indissolubilmente legati 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<sup>(112)</sup>. Si tratta ad esempio del caso in cui, per ricevere l'aiuto, il beneficiario abbia l'obbligo di avere la propria sede nello Stato membro

---

<sup>(109)</sup> 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 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.

<sup>(110)</sup> Sebbene l'articolo 93 del trattato non presenti alcuna disposizione analoga alla seconda parte della disposizione 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 del 12 ottobre 1978, *Commissione/Belgio*, 156/77, punto 10, di cui alla nota 39.

<sup>(111)</sup> 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 10 anni (in caso di regimi di aiuti agli investimenti) a decorrere dalla data di notifica della decisione con cui la Commissione dichiara compatibile il regime di aiuti.

<sup>(112)</sup> Cfr. sentenza del 22 marzo 1977, *Iannelli & Volpi SpA*, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, punto 14; sentenza del 15 giugno 1993, *Matra SA/Commissione*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, punto 41; sentenza del 31 gennaio 2023, *Commissione/Braesch e a.*, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, punti da 96 a 99 e sentenza dell'11 settembre 2025, *Austria/Commissione*, C-59/23P, ECLI:EU:C:2025:686, punto 70.

interessato o di essere prevalentemente stabilito in tale Stato membro, oppure di utilizzare beni prodotti sul territorio nazionale o servizi a livello nazionale.

#### 4.1.3 *Cumulo*

77. Gli aiuti a norma dei presenti orientamenti possono essere cumulati con qualsiasi altra misura di aiuto di Stato, a condizione che tali misure riguardino costi ammissibili diversi o non coprano costi ammissibili individuabili.
78. Gli aiuti a norma dei presenti orientamenti 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 previsto da una misura con l'aiuto previsto da altre misure per gli stessi costi ammissibili, lo Stato membro dovrebbe 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 dovrebbe garantire che l'importo totale del finanziamento pubblico concesso per gli stessi costi ammissibili non superi il tasso di finanziamento più favorevole stabilito nelle norme applicabili del diritto dell'UE.

#### 4.1.4 *Trasparenza*

80. L'aiuto dovrebbe essere concesso in modo trasparente.
81. Se gli aiuti sono concessi in forma diversa da una sovvenzione, il loro importo dovrebbe essere convertito nel corrispondente equivalente sovvenzione lordo. Gli aiuti erogabili in più rate dovrebbero 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<sup>(113)</sup> 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<sup>(114)</sup>.
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 dovrebbe garantire la pubblicazione delle informazioni seguenti sulla piattaforma Transparency Award Module della Commissione<sup>(115)</sup> o in un sito web esaustivo, a livello regionale o nazionale:
  - 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;

---

<sup>(113)</sup> Un prestito a un tasso di interesse inferiore a quello di mercato.

<sup>(114)</sup> GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

<sup>(115)</sup> "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>.

- b) informazioni in merito a ciascun aiuto individuale superiore a 100 000 EUR utilizzando il modello di cui all'allegato II dei presenti orientamenti<sup>(116)</sup>.
83. Gli Stati membri dovrebbero 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. Dovrebbero inoltre pubblicare le informazioni in un formato foglio di calcolo aperto che consenta di ricercare, estrarre e scaricare i dati in modo efficace e di condividerli agevolmente su Internet, ad esempio in formato CSV o XML. Il pubblico dovrebbe 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 dovrebbero 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<sup>(117)</sup>. 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 dovrebbero 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.

---

<sup>(116)</sup> 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.

<sup>(117)</sup> 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.

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

87. La presente sezione fornisce chiarimenti su 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. La Commissione applicherà i presenti orientamenti agli 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.
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.
90. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti dovrebbero soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla sezione 4.1 come chiarito nella presente sezione.

#### *Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti*

91. In linea con i principi generali di cui al punto 65, 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 la ferrovia, le vie navigabili interne o il trasporto multimodale sostenibile. 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 nella determinazione del prezzo dei servizi di trasporto. Di conseguenza i prezzi di tali servizi non tengono pienamente conto del costo sociale del modo di trasporto sottostante. Secondo la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, per garantire una fissazione dei prezzi equa ed efficiente in tutti i modi di trasporto è necessaria una serie completa di misure<sup>(118)</sup>. Una fissazione dei prezzi equa ed efficiente garantirebbe che chi inquina e chi utilizza i trasporti si assuma la piena responsabilità dei costi generati, incoraggiando scelte in linea con l'interesse superiore della società. La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente prevede che i costi esterni saranno pienamente integrati nella fissazione dei prezzi all'interno dell'UE solo entro il 2050. Fino ad allora potrebbero essere necessari aiuti volti a ridurre tali costi esterni per conseguire gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/1119.
93. Spesso i servizi di trasporto terrestre sostenibile non possono competere con alternative meno sostenibili, quali i servizi di trasporto esclusivamente su strada. Finché il prezzo di servizi concorrenti meno sostenibili non rispecchierà pienamente i loro costi per la società, è improbabile che il mercato da solo riesca a far sì che si diffondano modi di trasporto terrestre sostenibile a un livello commisurato agli obiettivi perseguiti dalla

---

<sup>(118)</sup> Cfr. punto 47 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente di cui alla nota 21.

normativa europea sul clima<sup>(119)</sup>). In linea con i principi generali di cui al punto 66, la Commissione ritiene che, date le 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 67, la Commissione ritiene che gli aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti siano uno strumento adeguato<sup>(120)</sup> per promuovere il trasferimento a modi di trasporto terrestri sostenibili o impedirne la riduzione, purché affrontino le disparità di prezzo tra i diversi modi di trasporto dovute a esternalità negative che non si rispecchiano nei prezzi di trasporto e convincano gli utenti dei trasporti a scegliere modi di trasporto terrestri sostenibili.

#### *Effetto di incentivazione degli aiuti*

95. Gli aiuti dovrebbero incentivare l'aumento del trasferimento a modi di trasporto terrestre sostenibile, o impedirne la riduzione, in linea con i principi generali di cui al punto 68. 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 meno sostenibile costituisce un'alternativa commercialmente valida al modo di trasporto sostenuto dall'aiuto. Tale validità dipende dai costi di esercizio, dalla disponibilità e dall'accessibilità di terminal merci o stazioni passeggeri, reti e connessioni adeguati e da altri fattori quali le differenze nei tempi di transito.
97. In secondo luogo, in linea di massima gli aiuti non possono essere concessi per il trasporto su rotte soggette a vincoli di capacità stabiliti che impedirebbero l'aumento o il mantenimento del trasferimento modale. Questa condizione mira a garantire che le prospettive di aumentare il trasferimento modale, o di impedirne la riduzione, siano realistiche. Se intende sostenere il trasporto su rotte soggette a vincoli di capacità stabiliti, lo Stato membro dovrebbe spiegare quali altre misure saranno adottate per eliminare o ridurre tali vincoli sulla base di un'analisi della capacità o di un piano di potenziamento della capacità, come previsto dalla direttiva 2012/34/UE<sup>(121)</sup>. Per i regimi di aiuto, ciò significa che lo Stato membro dovrebbe impegnarsi a garantire che gli aiuti non siano concessi in presenza di notevoli vincoli di capacità che inciderebbero sulle operazioni di trasporto e, in ultima analisi, impedirebbero il mantenimento o l'aumento di un trasferimento a modi di trasporto terrestre sostenibile. Se vi sono vincoli di capacità effettivi o previsti, lo Stato membro dovrebbe garantire che siano messe in atto soluzioni

---

<sup>(119)</sup> Cfr. nota 24.

<sup>(120)</sup> 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 21 maggio 2024 nel caso SA.108800, Germania, Sostegno al trasporto ferroviario di merci (trasporto a carro singolo e a gruppo di carri) (GU C, C/2024/3976, 25.6.2024, pag. 1); 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 (GU C, C/2024/4529, 18.7.2024, pag. 1); e decisione della Commissione del 30 maggio 2023 nel caso SA.104156, Italia, Incentivo Sea Modal Shift (GU C 203 del 9.6.2023, pag. 16).

<sup>(121)</sup> Cfr., in particolare, gli articoli 47, 50 e 51 della direttiva 2012/34/UE.

volte a eliminare o ridurre tali vincoli affinché il trasferimento modale previsto derivante dall'aiuto possa essere conseguito.

98. In terzo luogo, gli operatori e gli organizzatori dei trasporti dovrebbero mettere a disposizione del pubblico tutte le informazioni pertinenti sugli aiuti ricevuti<sup>(122)</sup>. Tale 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 meno sostenibili, aumentando in tal modo la domanda di servizi di trasporto terrestre sostenibile necessari per innescare un trasferimento modale.
99. 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<sup>(123)</sup>
100. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione se lo Stato membro rispetta i principi generali di cui al punto 68, come chiarito ai punti da 95 a 99.

#### *Proporzionalità*

101. In linea con i principi generali di cui al punto 70, l'aiuto può raggiungere fino al 90 % dei costi ammissibili.
102. I costi ammissibili sono la parte dei costi esterni dei trasporti evitata dall'uso della ferrovia, delle vie navigabili interne o del trasporto marittimo a corto raggio nel contesto di un trasporto multimodale sostenibile anziché di modi di trasporto concorrenti meno sostenibili (ossia i costi esterni dei trasporti evitati)<sup>(124)</sup>. In presenza di più soluzioni alternative di trasporto concorrenti meno sostenibili, il limite corrisponde al differenziale di costo più elevato fra tali diverse soluzioni.
103. Lo Stato membro dovrebbe fornire un'analisi comparativa trasparente, motivata e quantificata dei costi esterni tra il modo di trasporto sostenibile sovvenzionato e l'opzione concorrente alternativa meno sostenibile. In linea di principio lo Stato membro dovrebbe fare riferimento al manuale della Commissione sui costi esterni dei trasporti<sup>(125)</sup>, come modificato o sostituito, per confrontare i costi esterni tra i diversi modi di trasporto, a meno che non presenti prove adeguate per giustificare un metodo diverso per la stima dei costi esterni effettivi.
104. In linea di principio, i costi ammissibili sono calcolati moltiplicando i) la differenza dei costi esterni per passeggero-km, tonnellata-km o veicolo-km (o altre unità di trasporto previste nel manuale della Commissione o previste dallo Stato membro ove giustificato da prove adeguate) tra il modo di trasporto sovvenzionato e l'alternativa meno sostenibile per ii) il volume totale della stessa unità realizzato dai beneficiari nel periodo in cui sono stati sostenuti i costi ammissibili. Il metodo utilizzato e i calcoli effettuati dovrebbero essere resi pubblici.

---

<sup>(122)</sup> 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.

<sup>(123)</sup> Ad esempio, veicolo-km, passeggeri-km per i servizi di trasporto passeggeri o tonnellate-km per i servizi di trasporto merci o, più in generale, l'unità di produzione del servizio di trasporto.

<sup>(124)</sup> 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.

<sup>(125)</sup> Commissione europea, direzione generale della Mobilità e dei trasporti, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouy, 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>.

*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'UE creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti al funzionamento destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti dovrebbero essere concessi conformemente ai principi generali di cui ai punti 74 e 75.
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. La Commissione applicherà i presenti orientamenti agli aiuti per l'avvio di:
- a) nuovi collegamenti commerciali per il trasporto di merci per ferrovia e per vie navigabili interne da parte di operatori e/o organizzatori dei trasporti che raccolgono la domanda e organizzano operazioni regolari di trasporto tra terminal merci;
  - b) nuovi collegamenti ferroviari commerciali per i treni passeggeri notturni da parte di operatori dei trasporti.
108. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti destinati all'avvio di nuovi collegamenti commerciali dovrebbero soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla sezione 4.1 come chiarito nella presente sezione.

*Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti*

109. In linea con i principi generali di cui al punto 65, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali possano promuovere un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili, in quanto fanno sì che vi siano servizi di trasporto sufficienti. La creazione di nuovi collegamenti commerciali per il trasporto di merci per ferrovia e per vie navigabili interne, nonché di nuovi collegamenti ferroviari commerciali per i treni passeggeri notturni, è fondamentale ai fini dello sviluppo 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<sup>(126)</sup>. Per quanto concerne il trasporto merci, la piena diffusione del trasporto ferroviario risente dell'assenza di alcuni collegamenti chiave tra i terminal merci<sup>(127)</sup> e sono necessarie azioni per sfruttare il potenziale inespresso del trasporto per vie navigabili interne<sup>(128)</sup>, in particolare per collegare il più possibile la rete europea delle vie navigabili interne ad altri modi di trasporto<sup>(129)</sup>. Per quanto concerne il trasporto passeggeri, le ferrovie non sfruttano

---

<sup>(126)</sup> Cfr. i punti 33 e 42 della strategia per una mobilità sostenibile di cui alla nota 21.

<sup>(127)</sup> Cfr. punto 43 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente di cui alla nota 21.

<sup>(128)</sup> Cfr. punto 44 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente di cui alla nota 21.

<sup>(129)</sup> Cfr. nota 35, punto 2.1.2.

appieno il proprio potenziale come mezzo di trasporto a lunga percorrenza, transfrontaliero e notturno<sup>(130)</sup>.

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 commerciali ferroviari per i treni passeggeri notturni. Questo perché 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 per tali collegamenti possono emergere carenze di coordinamento. In particolare, gli operatori sarebbero costretti a dover sostenere costi fissi significativi per l'avvio di nuovi collegamenti che diventerebbero redditizi soltanto se utilizzati da un volume sufficiente di clienti. 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. In linea con i principi generali di cui al punto 66, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali per il trasporto di merci per ferrovia e per vie navigabili interne e/o di nuovi collegamenti ferroviari commerciali per i treni passeggeri notturni possano essere necessari al fine di soddisfare le necessità di coordinamento dei trasporti, se affrontano in maniera efficace il fallimento del mercato sopra descritto, 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 dovrebbe 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.

#### *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. In linea con i principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene pertanto che gli aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali costituiscano uno strumento adeguato<sup>(131)</sup> per sostenere gli operatori e/o gli organizzatori dei trasporti che intendono investire in nuovi collegamenti

---

<sup>(130)</sup> 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).

<sup>(131)</sup> 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 all'avviamento per 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 annualmente (e non come unico pagamento anticipato una tantum a copertura dell'intero periodo che può essere finanziato dall'aiuto).

per il trasporto di merci per ferrovia o per vie navigabili interne o in nuovi collegamenti ferroviari commerciali per treni passeggeri notturni. L'aiuto dovrebbe comunque 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 per il trasporto di merci per ferrovia o per vie navigabili interne o nuovi collegamenti ferroviari commerciali per treni passeggeri notturni. 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 68, 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 70, gli aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali sono considerati proporzionati se non superano le seguenti percentuali 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 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).
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 dovrebbero comprendere tutte le entrate derivanti dal nuovo collegamento commerciale, compresi gli eventuali aiuti al funzionamento ricevuti per ridurre i costi esterni dei trasporti.
119. I costi imputati al nuovo collegamento commerciale possono riguardare anche i costi relativi al potenziale avvio del nuovo collegamento e che lo precedono, come gli studi preparatori o di fattibilità. Se il nuovo collegamento commerciale è avviato, tali costi di esercizio possono essere inclusi nei costi ammissibili per il primo anno di esercizio del nuovo collegamento commerciale. Se il nuovo collegamento commerciale non è avviato, tali costi di esercizio possono essere considerati ammissibili per un periodo massimo di un anno dalla data in cui sono stati sostenuti per la prima volta.

120. L'aiuto può essere versato in anticipo solo se è versato annualmente (ossia all'inizio di ciascun periodo di un anno) e subordinatamente alle condizioni cumulative supplementari seguenti:
- a) le perdite di esercizio dovrebbero essere stimate ex ante, sulla base di proiezioni ragionevoli;
  - b) le perdite di esercizio dovrebbero essere attualizzate al loro valore al momento della concessione;
  - c) lo Stato membro dovrebbe istituire un meccanismo di monitoraggio e di recupero adeguato per garantire che l'aiuto non superi l'intensità di aiuto consentita;

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

121. Al fine di garantire che l'aiuto non comprometta gli interessi generali dell'UE creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali dovrebbero essere concessi conformemente ai principi generali di cui ai punti 74 e 75. 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.
122. 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 servizio ferroviario unimodale e multimodale e impianti per vie navigabili interne

123. La Commissione applicherà i presenti orientamenti agli aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo (compresa la sostituzione) di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti per il trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne.
124. 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 pertanto si qualificano come impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne<sup>(132)</sup>.
125. Gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti per il trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne dovrebbero 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).

---

<sup>(132)</sup> Cfr. la definizione di "impianto di trasporto multimodale ferroviario e/o per vie navigabili interne" di cui al punto 53(cc).

126. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne dovrebbero soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla sezione 4.1 come chiarito nella presente sezione.

*Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti*

127. In linea con i principi generali di cui al punto 65, la Commissione ritiene che gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario o 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<sup>(133)</sup>. 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. Tali miglioramenti comporteranno anche una riduzione dei costi per le imprese di trasporto e logistica che operano nei settori del trasporto terrestre sostenibile così come una maggiore qualità dei servizi.

*Necessità dell'aiuto*

128. La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ha evidenziato la carenza di infrastrutture di trasbordo, in particolare di terminal merci ferroviari o per vie navigabili interne, e ha esortato ad effettuare investimenti volti a colmare le lacune presenti nelle infrastrutture multimodali con la massima priorità<sup>(134)</sup>. La disponibilità di impianti adeguati di servizio ferroviario, 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 sostenibile con l'obiettivo di far convergere tutti i modi di trasporto mediante terminal merci.
129. Gli aiuti a favore degli impianti che servono le ferrovie o le vie navigabili interne sono essenziali per sfruttare appieno il potenziale dei trasporti terrestri sostenibili. Tali aiuti possono contribuire a spezzare il circolo vizioso dell'insufficienza 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, con il numero crescente di utenti che passano al trasporto terrestre sostenibile, sono necessari nuovi impianti per sostenere tale crescita. In assenza di aiuti però gli incentivi agli operatori privati per investimenti in impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne potrebbero risultare 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 l'adeguamento del numero e della qualità degli impianti unimodali e multimodali di servizio ferroviario e per vie navigabili interne all'aumento della domanda di trasporti terrestri sostenibili può

---

<sup>(133)</sup> Nonostante l'assenza di informazioni complete sul trasporto multimodale, sugli impianti di servizio ferroviario e 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 in impianti di servizio ferroviario e per vie navigabili interne e terminal merci ferroviari o per vie navigabili interne.

<sup>(134)</sup> Cfr. punto 42 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente di cui alla nota 21.

richiedere del tempo. Il sostegno statale a questo tipo di impianti può pertanto contribuire a realizzare il trasferimento modale auspicato in modo più rapido ed efficace<sup>(135)</sup>.

130. Alla luce dei principi generali di cui al punto 66, 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 128 e 129. 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. Ciò si verifica quando uno Stato membro dimostra, sulla base di solide previsioni del traffico incluse in un piano aziendale ex ante, che la potenziale domanda di capacità, quanto meno a medio termine, supera la capacità combinata dell'impianto sovvenzionato e altri impianti esistenti o previsti che potrebbero contribuire a soddisfare l'eventuale domanda futura di capacità dell'impianto sovvenzionato.

#### *Adeguatezza degli aiuti*

131. Lo sviluppo di trasporti terrestri sostenibili è ostacolato dalla scarsità di impianti di servizio ferroviario, 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 67, la Commissione ritiene che gli aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di tali impianti costituiscano uno strumento adeguato<sup>(136)</sup> per accompagnare un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili.

#### *Effetto di incentivazione degli aiuti*

132. Gli aiuti dovrebbero incentivare la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione se i principi generali di cui ai punti 68 e 69 sono rispettati e se il progetto sovvenzionato presenterebbe un deficit di finanziamento in assenza dell'aiuto.

#### *Proporzionalità*

133. In linea con i principi generali di cui ai punti da 70 a 73, gli aiuti agli investimenti in impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne sono considerati proporzionati se l'importo dell'aiuto non supera: a) il deficit di finanziamento del progetto rispetto allo scenario controfattuale in assenza di aiuti o b) i costi ammissibili dell'investimento, a seconda di quale importo sia inferiore.

---

<sup>(135)</sup> 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 tali impianti siano disponibili di pari passo con l'espansione dei trasporti terrestri sostenibili, in particolare data l'urgenza degli obiettivi della normativa europea sul clima e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

<sup>(136)</sup> 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. ad esempio 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 (GU C, C/2024/3366, 28.5.2024, pag. 1); e 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).

134. Il deficit di finanziamento è la differenza tra i costi ammissibili, da un lato, e la somma del risultato operativo attualizzato dell'investimento<sup>(137)</sup> nel corso della sua vita economica e del valore finale attualizzato di tale investimento (valore residuo alla fine della vita economica dell'investimento), dall'altro. 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, oltre a quelle generate dalle attività di trasporto finanziate nel contesto del progetto, 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. Il risultato operativo attualizzato e il valore finale dovrebbero essere dedotti dai costi ammissibili ex ante sulla base di proiezioni ragionevoli, o ex post mediante un meccanismo di recupero. L'importo dell'aiuto può consentire di realizzare un utile ragionevole, che dovrebbe essere determinato sulla base dell'utile tipicamente ottenuto per il settore e il tipo di progetto interessato. In ogni caso, dovrebbe essere considerato ragionevole un tasso di rendimento del capitale non superiore al tasso swap pertinente maggiorato di un premio di 100 punti base.
135. I costi ammissibili sono i costi di investimento in tutti gli attivi direttamente connessi alla costruzione, all'ammodernamento e 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 utilizzate per la gestione degli impianti (come le gru) situati nell'impianto e le apparecchiature informatiche e digitali e i software per la fornitura di servizi connessi ai trasporti;
  - b) studi preparatori correlati, quali studi di fattibilità e topologici; e
  - c) costi di progettazione e di installazione.
136. Per i regimi di aiuti, gli Stati membri dovrebbero impegnarsi a effettuare l'analisi del deficit di finanziamento di cui ai punti da 70 a 73, come chiarito ai punti 134 e 135 per ciascun progetto sostenuto nel contesto del regime. A tal fine, nella notifica di eventuali regimi di aiuti previsti, gli Stati membri dovrebbero descrivere almeno le categorie di progetti sovvenzionati, le categorie specifiche di costi ammissibili accettati, il metodo di calcolo del deficit di finanziamento e il WACC massimo applicato.
137. 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 71 a 73, come chiarito al punto 134. Gli Stati membri dovrebbero presentare i calcoli e le proiezioni di cui al punto 71 nel piano aziendale dettagliato del progetto.
138. 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

---

<sup>(137)</sup> L'utile operativo attualizzato dell'investimento è la differenza tra le entrate attualizzate e i costi operativi attualizzati dell'investimento.

determinato mediante una procedura di gara competitiva. In tali casi, la Commissione ritiene che il livello minimo dell'aiuto richiesto dai potenziali beneficiari sia proporzionato se sono soddisfatti i criteri cumulativi seguenti:

- a) la procedura di gara è competitiva, ossia è aperta, chiara, trasparente e non discriminatoria<sup>(138)</sup>. Si basa su criteri oggettivi, definiti preventivamente e conformemente all'obiettivo della misura, e riduce 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, collegare 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*

139. Al fine di garantire che l'aiuto non comprometta gli interessi generali dell'UE creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne dovrebbero essere concessi in linea con i principi generali di cui ai punti 74 e 75.
140. Per ogni impianto di trasporto sovvenzionato inoltre gli Stati membri dovrebbero dimostrare che la misura di aiuto assicura a tutti gli utenti interessati un accesso non discriminatorio, aperto e trasparente all'impianto in linea con la legislazione settoriale, compresa la direttiva 2012/34/UE.
141. 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 dovrebbe essere aggiudicato sulla base di una procedura di selezione competitiva aperta, trasparente e non discriminatoria<sup>(139)</sup>. 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. Il presente punto non si applica agli aiuti per l'ammodernamento degli impianti di servizio ferroviario, degli impianti per navigabili interne o degli impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne, se i costi di investimento dell'ammodernamento su un periodo di almeno cinque anni non superano il 10 % del valore dell'investimento iniziale.

---

<sup>(138)</sup> 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 tali casi, lo Stato membro deve rendere disponibili tali informazioni pertinenti a tutti i potenziali offerenti.

<sup>(139)</sup> Le imprese che costituiscono imprese collegate sono autorizzate a partecipare alla procedura.

142. 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.

- a) Per i regimi, si può presumere l'assenza di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi se risultano soddisfatte le condizioni di cui ai punti da 139 a 141. Lo Stato membro inoltre dovrebbe impegnarsi a individuare le prospettive a medio termine per l'utilizzo dell'impianto sovvenzionato sulla base di solide previsioni di traffico integrate in un piano aziendale ex ante e a verificare che l'investimento non abbia indebiti effetti distorsivi sull'utilizzo di impianti esistenti e/o previsti che potrebbero potenzialmente contribuire a soddisfare l'eventuale domanda futura di capacità dell'impianto sovvenzionato.
- b) Per gli aiuti ad hoc, oltre a soddisfare le condizioni di cui ai punti da 139 a 141, gli Stati membri dovrebbero anche dimostrare che l'impianto sovvenzionato non falsa indebitamente la concorrenza e gli scambi con impianti esistenti e/o previsti. A tal fine, dovrebbero individuare le prospettive a medio termine di utilizzo dell'impianto sovvenzionato sulla base di solide previsioni di traffico integrate in un piano aziendale ex ante. Gli Stati membri dovrebbero anche dimostrare che l'investimento non avrà indebiti effetti distorsivi sull'uso di impianti esistenti e/o previsti che potrebbero potenzialmente contribuire a soddisfare l'eventuale domanda futura di capacità dell'impianto sovvenzionato<sup>(140)</sup>. 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 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 previsti possano subire indebite ripercussioni. I criteri maggiormente pertinenti per tale valutazione potrebbero essere il tasso di utilizzo degli impianti vicini, i tipi di merci, passeggeri o materiale rotabile cui tali impianti sono destinati, la tecnologia applicata e i vantaggi di una specifica ubicazione geografica.

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

143. La Commissione applicherà i presenti orientamenti agli aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo (compresa la sostituzione) di diramazioni private.

144. Gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private dovrebbero assicurare che: a) sia possibile raggiungere direttamente un sito attraverso una ferrovia per la prima volta (costruzione); b) aumenti il traffico ferroviario che può raggiungere il sito, oppure il traffico ferroviario sia più sostenibile, grazie all'elettificazione della diramazione (ammodernamento); o c) una diramazione privata, che in assenza di aiuto sarebbe caduta in disuso, possa continuare a funzionare (rinnovo).

145. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private dovrebbero soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla sezione 4.1 come chiarito nella presente sezione.

---

<sup>(140)</sup> In ogni caso, tali impianti dovrebbero essere individuati anche al fine di valutare la necessità dell'aiuto (cfr. punto 130).

### *Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti*

146. 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.
147. In linea con i principi generali di cui al punto 65, la Commissione ritiene che gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private possano promuovere un trasferimento modale verso trasporti terrestri sostenibili. Tale obiettivo può essere raggiunto incentivando l'effettuazione della tratta principale dell'operazione di trasporto<sup>(141)</sup> per ferrovia e consentendo di evitare i costi esterni dei trasporti del primo/ultimo miglio generati da modi di trasporto meno sostenibili, trasferendo il trasporto dalla strada alla ferrovia.

### *Necessità dell'aiuto*

148. 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<sup>(142)</sup>. Si prevede che tale calo continui in assenza di incentivi sufficienti forniti alle imprese per sostenere i costi e i rischi associati alla costruzione, all'ammodernamento e al rinnovo delle diramazioni private. 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 nel rinnovo di diramazioni private.
149. 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<sup>(143)</sup>. Di conseguenza, in linea con i principi generali di cui al punto 66, la Commissione ritiene che gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private siano necessari per soddisfare le necessità di coordinamento dei trasporti.

### *Adeguatezza degli aiuti*

150. 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

---

<sup>(141)</sup> 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.

<sup>(142)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (cfr. nota 51, sezione 2.5).

<sup>(143)</sup> Nel decidere di investire in una diramazione privata, un'impresa deve considerare se per il primo/ultimo miglio di 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. Nella seconda opzione invece 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 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.

costruzione, all'ammodernamento e al rinnovo di diramazioni private. Di conseguenza, in linea con i principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene che gli aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private costituiscano uno strumento adeguato<sup>(144)</sup> per intensificare il trasferimento modale attraverso collegamenti del primo/ultimo miglio tramite diramazioni private.

#### *Effetto di incentivazione degli aiuti*

151. Gli aiuti dovrebbero incentivare la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione se i principi generali di cui ai punti 68 e 69 sono rispettati e se il progetto sovvenzionato presenterebbe un deficit di finanziamento in assenza dell'aiuto.

#### *Proporzionalità*

152. In linea con i principi generali di cui ai punti da 70 a 73, gli aiuti agli investimenti in diramazioni private sono considerati proporzionati se l'importo dell'aiuto non supera: i) il deficit di finanziamento del progetto rispetto allo scenario controfattuale in assenza di aiuti<sup>(145)</sup> (che, in assenza di prove contrarie, si presume si tratti di trasporto su strada) o ii) i costi ammissibili dell'investimento.
153. Il deficit di finanziamento è la differenza tra i costi ammissibili, da un lato, e la somma del risultato operativo attualizzato dell'investimento nel corso della sua vita economica e del valore finale attualizzato di tale investimento (valore residuo alla fine della vita economica dell'investimento), dall'altro. Il risultato operativo attualizzato e il valore finale dovrebbero essere dedotti dai costi ammissibili ex ante sulla base di proiezioni ragionevoli, o ex post mediante un meccanismo di recupero. L'importo dell'aiuto può anche consentire di realizzare un utile ragionevole, che dovrebbe essere determinato sulla base dell'utile tipicamente ottenuto per il settore e il tipo di progetto interessato. In ogni caso, dovrebbe essere considerato ragionevole un tasso di rendimento del capitale non superiore al tasso swap pertinente maggiorato di un premio di 100 punti base.
154. I costi ammissibili consistono nei costi di investimento in tutti gli attivi direttamente connessi alla costruzione, all'ammodernamento e al rinnovo della diramazione privata al fine di renderla operativa o mantenerla in funzione. Tra i costi ammissibili possono figurare quelli per i relativi studi preparatori, quali studi di fattibilità e topologici, nonché le spese di progettazione e installazione. Possono essere inclusi nei costi ammissibili anche i costi delle piattaforme di carico/scarico e delle attrezzature necessarie alle operazioni ferroviarie nelle diramazioni private, a condizione che tali piattaforme e attrezzature siano acquistate per il carico e lo scarico di treni nelle diramazioni private.
155. Per i regimi di aiuti, gli Stati membri dovrebbero impegnarsi a effettuare l'analisi del deficit di finanziamento di cui ai punti da 70 a 73 per ciascun progetto sostenuto nel contesto del regime. A tal fine, nella notifica di eventuali regimi di aiuti previsti, gli Stati membri dovrebbero descrivere almeno le categorie di progetti sovvenzionati, le categorie

---

<sup>(144)</sup> 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)).

<sup>(145)</sup> Nell'analisi del deficit di finanziamento, per stimare tale deficit è opportuno tenere conto di eventuali misure di aiuto di Stato esistenti o pianificate, quali aiuti al funzionamento e/o altri tipi di aiuti agli investimenti.

specifiche di costi ammissibili accettati, il metodo di calcolo del deficit di finanziamento e il WACC massimo applicato.

156. Per gli aiuti ad hoc<sup>(146)</sup>, in linea con i principi generali di cui ai punti da 70 a 73, gli Stati membri dovrebbero sempre: a) fornire una quantificazione dettagliata del deficit di finanziamento a livello di progetto, corroborata da documentazione interna del beneficiario dal momento del 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 152.

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

157. Al fine di garantire che l'aiuto non comprometta gli interessi generali dell'UE creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private devono essere concessi conformemente ai principi generali di cui ai punti 74 e 75.
158. 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.
159. 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 dovrebbe fornire almeno 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 concessa 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, del fatto che un particolare fallimento del mercato penalizza il beneficiario selezionato, ma non incide sulle altre imprese dello Stato membro, o lo fa solo in misura molto più limitata.

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

160. La Commissione applicherà i presenti orientamenti ad aiuti agli 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 tali tipi di trasporto. A fini di chiarezza, le imbarcazioni appositamente costruite per effettuare operazioni di rimorchio non dovrebbero essere ammissibili al sostegno, in quanto sono principalmente coinvolte in attività logistiche in prossimità dei porti e non effettuano direttamente operazioni di trasporto merci.
161. Al fine di garantire che l'aiuto sia destinato agli operatori che ne hanno più bisogno per stabilirsi sul mercato, gli aiuti di cui alla presente sezione possono essere concessi solo a:

---

<sup>(146)</sup> 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 159.

nuovi operatori del settore ferroviario<sup>(147)</sup>; imprese ferroviarie che si qualificano come PMI o piccole imprese a media capitalizzazione; operatori del trasporto per vie navigabili interne che si qualificano come PMI o piccole imprese a media capitalizzazione; e imprese di leasing nel settore ferroviario o delle vie navigabili interne, a condizione che si qualificano come PMI o piccole imprese a media capitalizzazione.

162. Gli aiuti dovrebbero essere concessi sotto forma di una garanzia pubblica. Le garanzie possono essere fornite direttamente ai beneficiari finali (ossia agli operatori di cui al punto 161) o agli enti creditizi e altri istituti finanziari in qualità di intermediari finanziari (purché il beneficiario sia libero di scegliere l'intermediario). L'intermediario finanziario dovrebbe essere in grado di dimostrare allo Stato membro pertinente che gestisce 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.
163. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne dovrebbero soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla sezione 4.1, come chiarito nella presente sezione.

#### *Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti*

164. Come indicato ai punti 22 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 65, la Commissione ritiene che gli aiuti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne possano promuovere un trasferimento modale verso un trasporto terrestre sostenibile, consentendo agli operatori più piccoli o meno consolidati nei settori ferroviario e delle vie navigabili interne (ossia le imprese ferroviarie che si qualificano come PMI o piccole imprese a media capitalizzazione, i nuovi operatori del settore ferroviario, gli operatori del trasporto per vie navigabili interne che si qualificano come PMI o piccole imprese a media capitalizzazione e le imprese di leasing nel settore ferroviario o delle vie navigabili interne che si qualificano come PMI o piccole imprese a media capitalizzazione) di ottenere finanziamenti a costi più accessibili per l'acquisto di veicoli.
165. 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<sup>(148)</sup> della Commissione.

#### *Necessità dell'aiuto*

166. 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 flotte adeguate. Tuttavia l'accesso ai finanziamenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne attualmente rappresenta un ostacolo importante all'ingresso e/o all'espansione nel

---

<sup>(147)</sup> A fini di chiarezza, i nuovi operatori del settore ferroviario possono essere ammissibili a beneficiare degli aiuti per l'acquisto di materiale rotabile anche se non si qualificano come PMI o piccole imprese a media capitalizzazione.

<sup>(148)</sup> Cfr. nota 82.

mercato per le PMI e le piccole imprese a media capitalizzazione nei settori del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne e per i nuovi operatori del settore ferroviario.

167. Per quanto concerne il trasporto ferroviario, i vincoli alla capacità delle imprese ferroviarie di acquistare materiale rotabile sono principalmente finanziari e in particolare le PMI e le piccole imprese a media capitalizzazione possono non avere accesso al credito a condizioni concorrenziali<sup>(149)</sup>. Ciò è dovuto al fatto che PMI, piccole imprese a media capitalizzazione e nuovi operatori sono soggetti a condizioni di finanziamento peggiori rispetto a quelle riservate agli operatori storici, che beneficiano della loro posizione sul mercato e, soprattutto se sono di proprietà pubblica, possono dimostrare più facilmente la loro affidabilità creditizia a investitori e banche. Analogamente, il settore delle vie navigabili interne risente di una limitata capacità finanziaria a causa del fatto che il settore è composto principalmente da PMI e piccole imprese a media capitalizzazione, che hanno difficoltà ad effettuare investimenti impegnativi<sup>(150)</sup>. In tale contesto, l'aumento dei costi delle imbarcazioni per la navigazione interna<sup>(151)</sup> costituisce una barriera significativa all'ingresso e/o all'espansione nel mercato del trasporto per vie navigabili interne, in particolare alla luce della necessità di dotarsi di navi specializzate per tipi diversi di merci e rotte<sup>(152)</sup>.
168. In linea con i principi generali di cui al punto 66, 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 e alle piccole imprese a media capitalizzazione dei settori 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*

169. In linea con i principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene che gli aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne possano costituire in linea di massima 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, le piccole imprese a media capitalizzazione 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 ottenere, sul mercato, condizioni di credito più simili a quelle di cui godono normalmente gli operatori storici.
170. 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, le piccole imprese a media capitalizzazione e i nuovi

---

<sup>(149)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (cfr. nota 51, sezione 4.3.2).

<sup>(150)</sup> Cfr. nota 70.

<sup>(151)</sup> A causa delle tendenze inflazionistiche, i prezzi dell'acciaio e di altri materiali necessari per la costruzione navale sono aumentati notevolmente negli ultimi anni. Fonte: Osservatorio del mercato CCNR [relazione annuale 2023, pag. 109].

<sup>(152)</sup> 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 151.

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 67, come chiarito al punto 169.

#### *Effetto di incentivazione degli aiuti*

171. 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 68 e 69.

#### *Proporzionalità*

172. In linea con i principi generali di cui ai punti da 70 a 73, gli aiuti sotto forma di garanzie pubbliche per l'acquisto di imbarcazioni per la navigazione interna da parte di PMI o piccole imprese a media capitalizzazione e di materiale rotabile da parte di PMI, piccole imprese a media capitalizzazione o 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 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, al netto di eventuali altri aiuti di Stato ricevuti per l'acquisto del veicolo;
- 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.

173. 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 172, 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 il costo totale di acquisto del veicolo che deve essere acquistato e dispone di tali investimenti, da un lato, e il costo totale di acquisto nello scenario controfattuale, ossia di un veicolo che non dispone di investimenti in materia di interoperabilità o che richiede interventi di adeguamento tecnico e ammodernamento, dall'altro.

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

174. Al fine di garantire che l'aiuto non comprometta gli interessi generali dell'UE creando indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, gli aiuti agli investimenti per

l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne dovrebbero essere concessi conformemente ai principi generali di cui ai punti 74 e 75.

175. 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.

#### 4.2.2.4 Aiuti all'interoperabilità nei settori del trasporto terrestre sostenibile

176. La Commissione applicherà i presenti orientamenti agli aiuti agli investimenti concessi ai proprietari di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne, agli operatori e agli organizzatori dei trasporti che investono nelle tecnologie e nelle attività di cui ai punti 177 e 178, compresi gli studi di fattibilità<sup>(153)</sup> ("aiuti all'interoperabilità").

177. Gli aiuti all'interoperabilità possono riguardare investimenti nelle tecnologie e attività seguenti:

- a) il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), il futuro sistema di comunicazione mobile per le ferrovie (FRMCS), anche abbinato al sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie (GSM-R)<sup>(154)</sup>, e il funzionamento automatico dei treni (ATO) nel contesto del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) come descritto nel diritto derivato dell'UE<sup>(155)</sup>;
- b) agganciamento automatico digitale (Digital Automatic Coupling - DAC)<sup>(156)</sup>;
- c) apparecchiature GSM-R indipendenti;
- d) adeguamento del materiale rotabile ai diversi sistemi elettrici;
- e) adeguamento del materiale rotabile a scartamenti diversi;

---

<sup>(153)</sup> Studi che valutano 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.

<sup>(154)</sup> Il GSM-R è un sistema di radiocomunicazione ferroviario basato sulla tecnologia 2G che facilita la comunicazione tra i macchinisti e i centri di controllo del traffico offrendo caratteristiche specifiche quali la comunicazione di gruppo, l'indirizzamento in funzione della posizione, i livelli di priorità, le chiamate di emergenza ferroviarie e la comunicazione di manovra.

<sup>(155)</sup> 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), dalla radio mobile ferroviaria (Railway Mobile Radio - RMR) e dal sistema di funzionamento automatico dei treni (ATO). 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/1695/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj)). 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 dopo il 2031. Il FRMCS succederà al GSM-R come una delle componenti essenziali dell'ERTMS, sostenendo la digitalizzazione delle ferrovie e l'innovazione dei servizi ferroviari.

<sup>(156)</sup> 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. È inteso ad aumentare l'efficienza grazie a 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.

- f) adeguamento delle navi destinate alla navigazione interna per servire porti marittimi e delle navi destinate alla navigazione marittima per servire porti interni;
  - g) adeguamento delle navi destinate alla navigazione interna all'evoluzione delle condizioni di navigabilità, comprese le condizioni di basso livello dell'acqua;
  - h) automazione del materiale rotabile e delle navi destinate alla navigazione interna;
  - i) adeguamento dei veicoli al trasporto di unità di carico intermodali;
  - j) tecnologie essenziali necessarie per attuare i servizi d'informazione fluviale (RIS), quali l'ambiente europeo dei RIS<sup>(157)</sup>, il sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna, gli avvisi ai naviganti, il sistema di identificazione automatica interno e la segnalazione elettronica internazionale;
  - k) 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.
178. Gli aiuti all'interoperabilità inoltre possono riguardare investimenti in tecnologie che contribuiscono a flussi ininterrotti di traffico di merci o passeggeri mediante servizi di trasporto sostenibili tra reti o modi di trasporto nazionali.
179. 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<sup>(158)</sup> dovrebbero comprendere una clausola in cui si specifica che l'investimento per l'interoperabilità dell'attivo in questione è stato finanziato con aiuti di Stato. Inoltre dovrebbero fare riferimento agli obblighi corrispondenti di cui al punto 196, se del caso, e indicare l'importo dell'aiuto.
180. Per essere considerati compatibili con il mercato interno, gli aiuti all'interoperabilità dovrebbero soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla sezione 4.1, come chiarito nella presente sezione.

*Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti*

181. In linea con i principi generali di cui al punto 65, 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 da/verso i settori del trasporto terrestre sostenibile o al loro interno. 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 veramente con modi di trasporto unimodali inquinanti, in quanto consente l'integrazione fluida delle catene di trasporto e la creazione di collegamenti tra i diversi modi di trasporto

---

<sup>(157)</sup> Articolo 1, punto 3), della direttiva (UE) 2025/2482 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 novembre 2025, che modifica la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (GU L, 2025/2482, 12.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2482/oj>).

<sup>(158)</sup> Ad esempio, i contratti di leasing per il materiale rotabile.

in termini di infrastrutture, flussi di informazioni e procedure; e c) la crescita del traffico transfrontaliero.

#### *Necessità dell'aiuto*

182. 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, il che può dipendere, in particolare, dagli aspetti seguenti: a) necessità di un ampio livello di diffusione prima che i benefici di alcune tecnologie si concretizzino ("svantaggi derivanti dal ruolo di pioniere")<sup>(159)</sup>; b) necessità di investimenti paralleli di diverse parti interessate (ad esempio, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie) e a livello transfrontaliero; e c) benefici privati limitati derivanti dagli investimenti rispetto ai benefici pubblici (ad esempio, in termini di sicurezza).
183. In linea con i principi generali di cui al punto 66, 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<sup>(160)</sup>.

#### *Adeguatezza degli aiuti*

184. In linea con i principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene che gli aiuti all'interoperabilità possano costituire in linea di massima uno strumento adeguato<sup>(161)</sup> per promuovere tecnologie che consentano di garantire flussi ininterrotti di traffico di merci e/o passeggeri da/verso i settori del trasporto terrestre sostenibile o al loro interno, 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 dell'UE che richiedono l'introduzione delle stesse tecnologie più o meno nello stesso periodo.

#### *Effetto di incentivazione degli aiuti*

185. Gli aiuti dovrebbero incentivare gli investimenti in tecnologie che contribuiscono a garantire flussi ininterrotti di traffico di merci e passeggeri da/verso i settori del trasporto

---

<sup>(159)</sup> 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 per gli operatori attualmente sono superiori ai risparmi derivanti dalla transizione verso tali tecnologie.

<sup>(160)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (cfr. nota 51, sezione 4.5.4).

<sup>(161)</sup> 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., ad esempio, 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.

terrestre sostenibile o al loro interno. In linea con i principi generali di cui ai punti 68 e 69, affinché gli aiuti all'interoperabilità abbiano un effetto di incentivazione dovrebbero essere 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;
- c) l'aiuto dovrebbe indurre il beneficiario a intraprendere operazioni di trasporto terrestre sostenibile che in assenza dell'aiuto non avrebbe effettuato o avrebbe effettuato in misura minore o diversa.

186. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione se risultano rispettati i principi generali di cui ai punti 68 e 69, come chiarito al punto 185. In linea di principio, gli aiuti concessi per coprire i costi di conformità alle norme dell'UE non hanno alcun effetto di incentivazione.

#### *Proporzionalità*

187. In linea con i principi generali di cui ai punti da 70 a 73, in linea di massima gli aiuti possono essere considerati proporzionati se non superano il 50 % dei costi ammissibili.

188. I costi ammissibili comprendono:

- a) tutti i costi necessari per l'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<sup>(162)</sup>, i costi di gestione dei progetti e i costi di consegna<sup>(163)</sup>;
- b) i costi relativi a studi, collaudo e approvazione, nonché impianti pilota e prototipi per l'attuazione della tecnologia pertinente al TRL9; e
- c) costi relativi all'ammodernamento di una tecnologia precedentemente installata.

189. Per quanto concerne gli investimenti a favore dell'interoperabilità relativi all'ERTMS, così come definiti al punto 177, 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. Sono ammissibili al sostegno anche i costi relativi alle apparecchiature GSM-R abbinate alle apparecchiature FRMCS. Per contro, i costi relativi agli investimenti in apparecchiature GSM-R indipendenti di cui al punto 177, lettera c), sono ammissibili al sostegno solo se sostenuti fino al 31 dicembre 2031, in quanto questo tipo di apparecchiatura diventerà presto obsoleto.

190. 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 dovrebbero essere limitati ai sovraccosti netti per l'interoperabilità<sup>(164)</sup>. Tali

---

<sup>(162)</sup> La tecnologia pertinente può essere acquistata nuova o di seconda mano.

<sup>(163)</sup> Per motivi di chiarezza, i costi di manutenzione non sono ammissibili a beneficiare del sostegno.

<sup>(164)</sup> Purché non siano già coperti da altre forme di aiuto, in particolare dagli aiuti di cui alla sezione 4.2.2.3.

costi sono calcolati come la differenza tra il costo totale di acquisto del veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne il cui acquisto è programmato e che dispone di tali investimenti, da un lato, e il costo totale di acquisto dello stesso veicolo o di un veicolo analogo in assenza di investimenti in materia di interoperabilità nello scenario controfattuale, dall'altro.

191. In via eccezionale, gli aiuti per le tecnologie di cui al punto 177, lettere a) e b), possono essere considerati proporzionati se non superano il 90 % 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.
192. In funzione delle caratteristiche specifiche della misura, gli Stati membri possono anche dimostrare, sulla base di un'analisi del deficit di finanziamento in linea con i principi generali di cui ai punti da 70 a 73, 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'aiuto non deve superare il 100 % dei costi ammissibili.
193. Se l'aiuto riguarda investimenti in materia di interoperabilità 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 pertanto l'aiuto è considerato proporzionato se sono soddisfatti i criteri cumulativi seguenti:
- a) la procedura di gara è competitiva, ossia è aperta, chiara, trasparente e non discriminatoria<sup>(165)</sup>. Si basa su criteri oggettivi, definiti preventivamente e conformemente all'obiettivo della misura e riduce 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 volume o traffico aggiuntivo in conseguenza della migliore interoperabilità;
  - 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.

---

<sup>(165)</sup> Nessun offerente dovrebbe disporre di informazioni privilegiate o di altri vantaggi, ad esempio perché ha già sviluppato in precedenza o possiede la tecnologia pertinente. In tali casi, lo Stato membro deve rendere disponibili tali informazioni pertinenti a tutti i potenziali offerenti.

194. 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 dovrebbero essere concessi conformemente ai principi generali di cui ai punti 74 e 75.
195. 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.
196. Le parti del materiale rotabile che beneficiano dell'investimento sovvenzionato inoltre dovrebbero mantenere uno status di immatricolazione valida, comprovato dal codice 00 quale definito nell'appendice 3 della decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione del 25 ottobre 2018<sup>(166)</sup>, nel registro europeo dei veicoli per almeno cinque anni dopo l'attuazione dell'investimento.

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

197. La Commissione applicherà i presenti orientamenti agli aiuti agli investimenti concessi ai proprietari di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne, agli operatori e agli organizzatori dei trasporti che investono nell'adeguamento tecnico o nell'ammodernamento del materiale rotabile, delle imbarcazioni per la navigazione interna e delle attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile.
198. In particolare si possono sostenere le attività e tecnologie seguenti:
  - a) ammodernamento o ristrutturazione del materiale rotabile;
  - b) ammodernamento o ristrutturazione di imbarcazioni per la navigazione interna, ad esempio per migliorarne l'idrodinamica e l'efficienza;
  - c) ammodernamento o ristrutturazione delle attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile;
  - d) adeguamento tecnico di materiale rotabile e 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;

---

<sup>(166)</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione, del 25 ottobre 2018, che stabilisce le specifiche per i registri dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica e abroga la decisione 2007/756/CE della Commissione, C/2018/6929 (GU L 268 del 26.10.2018, pag. 53, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2018/1614/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj)).

- h) sistemi digitali che monitorano l'orario di lavoro e i periodi di riposo nelle operazioni di trasporto ferroviario.
199. Per almeno cinque anni dopo la concessione dell'aiuto, gli accordi contrattuali per la cessione o l'utilizzo a pagamento (ad esempio il noleggio) 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<sup>(167)</sup> dovrebbero comprendere una clausola attestante che l'adeguamento o l'ammodernamento dell'attivo in questione è stato finanziato con aiuti di Stato, specificando l'importo dell'aiuto.
200. 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 dovrebbero soddisfare le condizioni di compatibilità di cui alla sezione 4.1 come chiarito nella presente sezione.

*Contributo alle necessità di coordinamento dei trasporti*

201. In linea con i principi generali di cui al punto 65, 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 ed efficiente in termini di costi del materiale rotabile, delle imbarcazioni per la navigazione interna e delle attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile esistenti.
202. Come affermato al punto 44, la Commissione continuerà a valutare la compatibilità degli aiuti agli investimenti in 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<sup>(168)</sup> 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*

203. 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 facilitano anche 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

---

<sup>(167)</sup> Ad esempio, i contratti di leasing per il materiale rotabile.

<sup>(168)</sup> Cfr. nota 82.

conseguenti riduzioni significative delle entrate. In funzione del tipo di veicolo o di attrezzatura per il trasporto multimodale sostenibile 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. Tali costi (i costi del prototipo e dell'ammodernamento) spesso superano il valore dell'attivo ammodernato<sup>(169)</sup>.

204. 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 essere necessari per soddisfare le necessità di coordinamento dei trasporti, laddove il mercato da solo non fornisca un livello sufficiente di investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento a sostegno della competitività del trasporto terrestre sostenibile.

#### *Adeguatezza degli aiuti*

205. In linea con i principi generali di cui al punto 67, la Commissione ritiene che gli aiuti agli investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di materiale rotabile, imbarcazioni per la navigazione interna e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile possano costituire in linea di massima uno strumento adeguato<sup>(170)</sup>. 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 di misure normative dell'UE che richiedono l'introduzione delle stesse tecnologie più o meno nello stesso periodo.

#### *Effetto di incentivazione degli aiuti*

206. Gli aiuti dovrebbero 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 dovrebbero finanziare gli investimenti necessari per conformarsi a una norma dell'UE, oppure dovrebbero 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 68 e 69, 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;

---

<sup>(169)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (cfr. nota 51, sezione 3.5).

<sup>(170)</sup> 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.

- 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;
  - c) l'aiuto dovrebbe indurre il beneficiario a intraprendere operazioni di trasporto terrestre sostenibile che in assenza dell'aiuto non avrebbe effettuato o avrebbe effettuato in misura minore o diversa.
207. La Commissione ritiene che l'aiuto abbia un effetto di incentivazione se risultano rispettati i principi generali di cui ai punti 68 e 69, come chiarito al punto 206.

#### *Proporzionalità*

208. In linea con i principi generali di cui ai punti da 70 a 73, in linea di massima gli aiuti possono essere considerati proporzionati se non superano il 30 % dei costi ammissibili.
209. I costi ammissibili comprendono:
- a) tutti i costi necessari per l'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<sup>(171)</sup>;
  - b) i costi relativi a studi, collaudo e approvazione, nonché impianti pilota e prototipi per l'attuazione della tecnologia pertinente al TRL9; e
  - c) costi relativi all'ammodernamento di una tecnologia precedentemente installata.
210. 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 70 a 73, 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'aiuto non deve superare il 100 % dei costi ammissibili.
211. Se l'aiuto riguarda investimenti 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 pertanto l'aiuto è considerato proporzionato se sono soddisfatti i criteri cumulativi seguenti:
- a) la procedura di gara è competitiva, ossia è aperta, chiara, trasparente e non discriminatoria<sup>(172)</sup>. Si basa su criteri oggettivi, definiti preventivamente e conformemente all'obiettivo della misura, e riduce 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

---

<sup>(171)</sup> Per motivi di chiarezza, i costi di manutenzione non sono ammissibili a beneficiare del sostegno.

<sup>(172)</sup> Nessun offerente dovrebbe disporre di informazioni privilegiate o di altri vantaggi, ad esempio perché ha già sviluppato in precedenza o possiede la tecnologia pertinente. In tali casi, lo Stato membro deve rendere disponibili tali informazioni pertinenti a tutti i potenziali offerenti.

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 volume o traffico aggiuntivo in conseguenza dell'adeguamento tecnico e dell'ammodernamento;

- 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.
212. 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 dovrebbero essere limitati a sovraccosti netti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento<sup>(173)</sup>. Tali costi sono calcolati come la differenza tra il costo totale di acquisto del veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne il cui acquisto è programmato e che dispone di tali investimenti, da un lato, e il costo totale di acquisto dello stesso veicolo o di un veicolo analogo in assenza di investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento nello scenario controfattuale, dall'altro.

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

213. 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 dovrebbero essere concessi conformemente ai principi generali di cui ai punti 74 e 75.
214. 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.

## **5. AIUTI CHE CORRISPONDO AL RIMBORSO DI TALUNE SERVITÙ INERENTI ALLA NOZIONE DI PUBBLICO SERVIZIO NEL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI MERCI**

### **5.1 Disposizioni generali**

215. L'articolo 93 TFUE stabilisce la compatibilità degli aiuti di Stato che corrispondono al rimborso di talune servitù 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, le autorità nazionali, regionali e locali svolgono un ruolo essenziale e godono di un ampio potere discrezionale nel fornire, commissionare e organizzare servizi il più vicini possibile alle esigenze 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

---

<sup>(173)</sup> Purché non siano già coperti da altre forme di aiuto, in particolare dagli aiuti di cui alla sezione 4.2.2.3.

membri<sup>(174)</sup>. Tuttavia, il potere dello Stato membro di definire un servizio di interesse economico generale non è illimitato e non deve essere esercitato in modo arbitrario al solo scopo di consentire a un determinato settore di eludere l'applicazione delle regole di concorrenza<sup>(175)</sup>.

216. Nella comunicazione sull'applicazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di SIEG ("comunicazione SIEG")<sup>(176)</sup>, 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.
217. Inoltre, il regolamento relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato agli aiuti "de minimis" concessi alle imprese che forniscono SIEG<sup>(177)</sup> 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.
218. 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*<sup>(178)</sup> e che costituiscono aiuti di Stato, detti Stati membri dovrebbero notificare tali misure alla Commissione conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.
219. I presenti orientamenti stabiliscono le condizioni alle quali gli aiuti di Stato che corrispondono al rimborso di talune servitù 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<sup>(179)</sup>. Sebbene la disciplina SIEG<sup>(180)</sup> 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<sup>(181)</sup>, adattate alle caratteristiche specifiche del settore del trasporto ferroviario di merci, come indicato nel presente capo.

---

<sup>(174)</sup> Sentenza del 29 novembre 2018, *ARFEA/Commissione europea*, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, punto 88; sentenza del 24 novembre 2020, *Viasat Broadcasting UK Ltd*, C-445/19, ECLI:EU:C:2020:952, punto 33.

<sup>(175)</sup> Sentenza del Tribunale del 12 febbraio 2008, *BUPA e a./Commissione*, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, punto 168.

<sup>(176)</sup> Cfr. nota 45.

<sup>(177)</sup> Cfr. nota 105.

<sup>(178)</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 24 luglio 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415. Cfr. punto 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 45).

<sup>(179)</sup> 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. La Corte tuttavia 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 del 12 ottobre 1978, *Commissione/Belgio*, 156/77, di cui alla nota 39, punto 10.

<sup>(180)</sup> Cfr. nota 80.

<sup>(181)</sup> Cfr. nota 80.

## 5.2 Effettivo servizio di interesse economico generale

220. Gli aiuti dovrebbero 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 lo è in misura sufficiente, dal mercato.
221. Per quanto concerne la definizione di effettivo servizio di interesse economico generale, lo Stato membro interessato dovrebbe 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<sup>(182)</sup>.
222. È opportuno che gli Stati membri dimostrino che lo specifico servizio è nell'interesse dell'intera società<sup>(183)</sup> 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<sup>(184)</sup>. 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 dovrebbe prendere in considerazione<sup>(185)</sup>.
223. 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 sulla base dell'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.
224. 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 utilizzando 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.

---

<sup>(182)</sup> Punto 13 della disciplina SIEG; cfr. nota 80.

<sup>(183)</sup> Cfr. decisione della Commissione, del 24 novembre 2023, nel caso SA.32953, Italia, Misure di aiuto di Stato a favore di Trenitalia SpA, considerando da 443 a 445 (GU L, 2024/2860, 18.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2860/oj>).

<sup>(184)</sup> Punto 14 della disciplina SIEG; cfr. nota 80.

<sup>(185)</sup> Cfr. sentenza del 1° marzo 2017, Francia/Commissione, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, punto 105; e sentenza del 3 settembre 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland e a./Commissione europea, C-817/18 P, ECLI:EU:C:2020:637, punto 105.

225. 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 valutare i risultati di tale consultazione. 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 2012/34/UE, 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.
226. 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 ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci (ad esempio, perché i mercati interessati dalla misura sono già serviti da modi di trasporto meno sostenibili), 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**

227. La gestione del servizio di interesse economico generale dovrebbe essere attribuito alle imprese interessate mediante uno o più atti, la cui forma può essere decisa da ciascuno Stato membro<sup>(186)</sup>.
228. 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 sovracompensazioni e per il loro eventuale recupero.

### **5.4 Durata del periodo di incarico**

229. La durata del periodo di incarico dovrebbe essere limitata a 15 anni. Se tuttavia 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<sup>(187)</sup>.

---

<sup>(186)</sup> Nel termine "Stato membro" rientrano le autorità centrali, regionali e locali di tale Stato membro.

<sup>(187)</sup> Al termine del periodo 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 del materiale rotabile (cfr. punto 238).

## 5.5 Conformità alla direttiva 2012/34/UE e alla direttiva sulla trasparenza

230. 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 2012/34/UE e della direttiva 2006/111/CE della Commissione ("direttiva sulla trasparenza")<sup>(188)</sup>, se del caso.
231. 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

232. 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<sup>(189)</sup> o di contratti di concessione<sup>(190)</sup>, 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.
233. 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

234. 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.

---

<sup>(188)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/2025-08-10>).

<sup>(189)</sup> L'articolo 2, 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 e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/25/2024-01-01>) definisce gli "appalti di servizi" come contratti a titolo oneroso stipulati per iscritto tra uno o più enti aggiudicatori che esercitano 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" ai sensi dell'articolo 2, punto 1), della direttiva n. 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/01>), che non esercitano le attività di cui agli articoli da 8 a 14 della direttiva 2014/25/UE, sono considerati "appalti pubblici di servizi" ai sensi dell'articolo 2, punti 6) e 9), della direttiva 2014/24/UE.

<sup>(190)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/2024-01-01>) 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".

## **5.8 Importo della compensazione**

235. L'importo della compensazione non dovrebbe eccedere quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole.
236. A tale proposito, la Commissione applicherà i criteri di cui ai punti da 21 a 50 della disciplina SIEG<sup>(191)</sup>, fatte salve le seguenti precisazioni.
237. 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<sup>(192)</sup>, o sulla base della metodologia di attribuzione dei costi, come descritta ai punti da 28 a 31 della disciplina SIEG<sup>(193)</sup>.
238. 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.
239. Più in generale, come chiarito al punto 46, anche le imprese che forniscono servizi di trasporto incaricate dell'adempimento di un contratto di servizio pubblico possono beneficiare di aiuti per il coordinamento dei trasporti concessi a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti o dei presenti orientamenti, a condizione che siano rispettate le norme sul cumulo<sup>(194)</sup> e sia evitata una sovracompensazione.

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

240. In circostanze eccezionali, se le disposizioni di cui sopra 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, la Commissione può 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<sup>(195)</sup>, apportando gli adeguamenti necessari.

---

<sup>(191)</sup> Cfr. nota 80.

<sup>(192)</sup> Cfr. nota 80.

<sup>(193)</sup> Cfr. nota 80.

<sup>(194)</sup> Cfr. articolo 8 del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti e sezione 4.1.3 dei presenti orientamenti.

<sup>(195)</sup> Cfr. nota 80.

241. 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. La Commissione pertanto valuterà attentamente se l'ambito di applicazione geografico degli appalti pubblici di servizi sia debitamente giustificato. A tale 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 può comportare l'aggiudicazione di un appalto di questo tipo.

### **5.10 Trasparenza**

242. Per la compensazione della prestazione di SIEG che rientra nell'ambito di applicazione dei presenti orientamenti, lo Stato interessato dovrebbe 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 222; 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**

243. Ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (CE) 2015/1589<sup>(196)</sup>, 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**

244. 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 posizione 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 2012/34/UE e dal regolamento (CE) n. 1370/2007<sup>(197)</sup>.
245. 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

---

<sup>(196)</sup> 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, 24.9.2015, pag. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

<sup>(197)</sup> Cfr. nota 40.

finanziari basati sul mercato (come 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.

246. 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, la conformità 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.
247. Le operazioni finanziarie delle imprese pubbliche e integrate verticalmente sono disciplinate dalla direttiva sulla trasparenza, Tale direttiva riguarda le imprese pubbliche<sup>(198)</sup> e tutte le imprese tenute a tenere una contabilità separata<sup>(199)</sup>, in particolare le imprese incaricate dell'adempimento di un servizio pubblico. A norma 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.
248. Nel settore ferroviario, l'obbligo di cui sopra è stato chiarito e ulteriormente specificato nella direttiva 2012/34/UE, che si applica alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e alle attività di trasporto ferroviario delle imprese ferroviarie.
249. A norma dell'articolo 6 della direttiva 2012/34/UE, la separazione contabile è obbligatoria tra: i) le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria; ii) i servizi di trasporto di passeggeri e di merci; e iii) i servizi pubblici e le attività commerciali. In termini di trasparenza finanziaria inoltre l'articolo 7 quinquies della direttiva prevede espressamente quanto segue:
- 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"<sup>(200)</sup>;
  - 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 [...]"<sup>(201)</sup>; e

---

<sup>(198)</sup> 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".

<sup>(199)</sup> 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".

<sup>(200)</sup> Articolo 7 quinquies, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE.

<sup>(201)</sup> Articolo 7 quinquies, paragrafo 7, della direttiva 2012/34/UE.

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"<sup>(202)</sup>. La facoltà di verificare il rispetto di tali disposizioni spetta innanzitutto agli organismi di regolamentazione nazionali<sup>(203)</sup>.

250. Per quanto riguarda il finanziamento del gestore dell'infrastruttura, a norma dell'articolo 8 della direttiva 2012/34/EU, detto gestore dovrebbe adottare un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. 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<sup>(204)</sup>.

## 7. PIANO DI VALUTAZIONE EX POST

251. A ulteriore garanzia della limitatezza delle distorsioni della concorrenza e degli scambi, la Commissione può esigere che i regimi individuati al punto 252 siano soggetti a una valutazione ex post che verificherà: a) l'efficacia della misura di aiuto sulla base dei suoi obiettivi predefiniti; b) l'impatto della misura di aiuto sui mercati e sulla concorrenza e c) che non si verifichino indebiti effetti di distorsione contrari agli interessi dell'UE per tutto il periodo di validità del regime di aiuti.

252. 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 nuovi regimi di aiuti di importo elevato o quando si prevedono cambiamenti significativi in termini di mercato, tecnologici o normativi. 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.

253. L'obbligo della valutazione ex post può essere revocato nel caso dei 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 conforme al piano di valutazione approvato dalla Commissione e che non presenti risultanze negative. Tutti i regimi la cui relazione di valutazione finale di un regime non sia conforme al piano di valutazione approvato dovrebbero essere sospesi con effetto immediato.

---

<sup>(202)</sup> Articolo 7 quinquies, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE.

<sup>(203)</sup> Ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 12, della direttiva 2012/34/UE, 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.

<sup>(204)</sup> Articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE.

254. Per quanto riguarda i regimi di aiuto soggetti all'obbligo di valutazione di cui al punto 252, gli Stati membri dovrebbero notificare un progetto di piano di valutazione, che formerà parte integrante della valutazione del regime da parte della Commissione. Il piano dovrebbe 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.
255. Il progetto di piano di valutazione dovrebbe essere conforme ai principi metodologici comuni indicati dalla Commissione<sup>(205)</sup>. Gli Stati membri dovrebbero pubblicare il piano di valutazione approvato dalla Commissione.
256. La valutazione ex post dovrebbe essere effettuata da un esperto, indipendente dall'autorità che concede l'aiuto, sulla base del piano di valutazione. Ogni valutazione dovrebbe comprendere almeno una relazione di valutazione intermedia e una relazione di valutazione finale. Gli Stati membri dovrebbero pubblicare entrambe le relazioni.
257. La valutazione finale dovrebbe essere presentata alla Commissione affinché possa valutare l'eventuale prolungamento del regime di aiuti in tempo utile 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 dovrebbe contenere la descrizione di come si sia tenuto conto dei risultati della valutazione.

## **8. RELAZIONI E MONITORAGGIO**

258. A norma del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio<sup>(206)</sup> e del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione<sup>(207)</sup>, gli Stati membri sono tenuti a presentare alla Commissione relazioni annuali per ciascuna misura di aiuto approvata ai sensi dei presenti orientamenti.
259. Gli Stati membri dovrebbero conservare una documentazione dettagliata per tutte le misure di aiuto. Tale documentazione dovrebbe contenere tutte le informazioni necessarie

---

<sup>(205)</sup> 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.

<sup>(206)</sup> 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, 24.9.2015, pag. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

<sup>(207)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

ad accertare il rispetto delle condizioni di compatibilità dei presenti orientamenti. Gli Stati membri dovrebbero conservare tale documentazione per 10 anni a decorrere dalla data di concessione dell'aiuto e fornirla alla Commissione su richiesta.

260. Per quanto concerne inoltre gli aiuti che corrispondono al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio di cui al capo 5, la Commissione applicherà anche il capo 3 della disciplina SIEG<sup>(208)</sup> con i necessari adeguamenti (ad eccezione del punto 62, ultimo trattino, e del punto 65).

## 9. APPLICABILITÀ

261. I presenti orientamenti sostituiscono le linee guida del 2008 relative alle imprese ferroviarie<sup>(209)</sup>.
262. 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.
263. Conformemente alla comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi<sup>(210)</sup>, 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.
264. 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 1° marzo 2027;
  - b) gli Stati membri esprimono il proprio accordo esplicito e incondizionato alle opportune misure proposte al punto 264, lettera a), entro due mesi dalla data di pubblicazione dei presenti orientamenti nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. In assenza di risposta, la Commissione presuppone che lo Stato membro in questione non concordi con le misure proposte.

## 10. REVISIONE

265. 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.

---

<sup>(208)</sup> Cfr. nota 80.

<sup>(209)</sup> Cfr. nota 47.

<sup>(210)</sup> GU C 119 del 22.5.2002, pag. 22.