



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 20.IV.2005

C(2005)1155 fin

Oggetto: **Aiuto di Stato N 496/2003 – Italia**
Aiuto per lo sviluppo delle catene logistiche e il potenziamento dell'intermodalità

Signor Ministro,

I. Procedimento

1. Con lettera del 23 ottobre 2003 la Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea ha notificato alla Commissione – a norma dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE – un regime di aiuti per lo sviluppo delle catene logistiche e il potenziamento dell'intermodalità. La notifica è protocollata dal Segretariato generale della Commissione europea con il numero N 496/04.
2. Poiché la notifica risultava incompleta la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni con lettera del 16 dicembre 2003 cui la Rappresentanza permanente d'Italia ha risposto con lettera del 18 febbraio 2004 (protocollata DG TREN A/14004).
3. La Commissione ha inviato una nuova richiesta di informazioni in data 21 aprile 2004 ed ha ricevuto una risposta con lettera del 23 giugno 2004.
4. Il 24 giugno 2004 si è tenuta una riunione tecnica alla quale hanno partecipato le autorità italiane e i servizi della Commissione. In risposta ai commenti della Commissione è stata inviata una lettera datata 23 luglio 2004, protocollata DG TREN A/27680.
5. La Commissione ha inviato un'ultima richiesta di informazioni in data 3 agosto 2004. In risposta a tale richiesta è stata inviata una lettera datata 14 settembre 2004.

S.E. on. Gianfranco FINI
Ministro degli Affari esteri
Piazzale della Farnesina 1
I - 00194 ROMA

6. Sono state tenute riunioni tecniche in data 27 settembre 2004, 26 ottobre 2004 e 25 novembre 2004. Gli ultimi chiarimenti sono stati inviati con lettera datata 17 dicembre 2004 (protocollata SG (2004) A/13421) e con lettera datata 17 gennaio 2005.

II. Descrizione dell'aiuto

2.1 Obiettivo

7. Il regime si prefigge di incoraggiare il trasferimento dei mezzi pesanti dalla strada alle vie marittime. In base a tale obiettivo, per un periodo di tre anni saranno concesse sovvenzioni alle imprese di autotrasporto che utilizzano le vie marittime nuove o esistenti anziché il trasporto su strada. Come ulteriore condizione per la concessione dell'aiuto i beneficiari si dovranno impegnare ad utilizzare i servizi marittimi nel triennio successivo a quello di concessione dei contributi.
8. Nell'ultimo decennio gli armatori hanno investito notevoli risorse, in termini di navi e servizi, al fine di creare nuove linee ed aumentare la capacità su quelle esistenti. Per quanto riguarda le sole rotte marittime nazionali italiane, l'offerta di capacità sulle linee è raddoppiata in cinque anni, passando da 611 000 autocarri teorici/anno ad oltre un milione nel 2004. L'effettivo numero di autocarri trasportati su nave, tuttavia, non è cresciuto in modo proporzionale.
9. Il regime notificato si applica a determinate rotte marittime che garantiscono collegamenti regolari tra due o più porti (all'interno dell'UE) che creano un sistema efficiente di trasporto intermodale delle merci e che evitano ostacoli geografici ed aree ad elevata congestione del traffico. Il regime riguarda sia il traffico accompagnato che quello non accompagnato.
10. Inoltre, al fine di incoraggiare le imprese di autotrasporto a fare il miglior uso possibile delle rotte marittime, il regime intende sovvenzionare interventi di accompagnamento destinati ad (i) incoraggiare forme di associazione tra imprese di piccole e piccolissime dimensioni aventi l'obiettivo specifico di utilizzare in modo efficiente alternative al trasporto su gomma, nonché misure di (ii) formazione finalizzate a promuovere l'accesso alle rotte marittime e il loro utilizzo, (iii) l'acquisto di attrezzature elettroniche (hardware) e (iv) programmi informativi (software) volti ad ottimizzare la catena del trasporto in condizioni di massima sicurezza.

2.2 Beneficiari

11. I beneficiari sono tutte le imprese di autotrasporto dell'UE, compresi i consorzi temporanei o permanenti esistenti, così come le semplici associazioni di operatori del trasporto che imbarcano autocarri e autoarticolati conformemente alle norme comunitarie (accompagnati o meno dagli autisti) su navi merci al fine di utilizzare le tratte marittime di cui al decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

2.3 Descrizione delle misure di aiuto

• *Sovvenzioni per l'uso delle rotte marittime*

12. Il regime prevede l'erogazione di contributi a fondo perduto la cui entità è commisurata al differenziale tra costi esterni del trasporto su strada e costi esterni del trasporto marittimo.
13. Il calcolo della differenza si fonderà sui risultati dello studio realizzato dagli "Amici della terra"¹. Le stime effettuate considerano come componenti dei costi esterni quelli prodotti dai gas serra, dall'inquinamento atmosferico, dal rumore, dalla congestione e dagli incidenti.
14. Dallo studio emerge che, a livello nazionale, su un tragitto di 100 km percorso via strada un mezzo pesante di 14 metri lineari genera un costo esterno pari a circa 212,58 euro, mentre per lo stesso tragitto percorso via mare il costo esterno è stimato intorno ai 79,37 euro. Il differenziale che ne deriva, pari a 133,21 euro per un tragitto di 100 km, costituisce il valore medio da porre a base degli sconti da riconoscere agli autotrasportatori per l'utilizzo delle "autostrade del mare". Tale valore sarà modulato tenendo conto delle particolari condizioni di mercato sulle diverse direttrici.
15. L'importo dello sconto da riconoscere potrà raggiungere la percentuale massima del 20% sulle tariffe praticate sulle rotte esistenti e del 30% sui prezzi del trasporto sulle nuove rotte. Gli sconti saranno graduati in funzione del fatturato annuo realizzato, avuto riguardo alla capacità di stiva delle navi utilizzate per le rotte medesime.
16. L'aiuto non supera in alcun caso il massimale ammissibile del 30% dei costi di trasporto globali e non dovrà superare il differenziale tra i costi esterni generati dal trasporto marittimo e da quello su strada.
17. I beneficiari dovranno effettuare un determinato numero di viaggi che sarà fissato annualmente per ciascuna tratta. Per poter fruire degli incentivi, le imprese di autotrasporto richiedenti dovranno effettuare ogni anno almeno 80 viaggi su ciascuna tratta. Questo numero minimo di viaggi da effettuare è calcolato utilizzando i criteri che seguono e sulla base di consultazioni con gli operatori del trasporto:
 - incentivazione dell'andata e ritorno di un operatore monoveicolare sui medesimi itinerari o piattaforme portuali;
 - tempo medio di percorrenza;
 - detrazione, dal computo del numero dei giorni utili per i viaggi, delle festività, delle ferie, nonché dei divieti che nell'anno solare interessano l'attività di autotrasporto a vario titolo.
18. È stato altresì previsto un ulteriore contributo da riconoscere a soggetti che superano il numero di 1 600 viaggi all'anno allo scopo di incentivare il massimo utilizzo possibile della modalità marittima. Ovviamente l'importo globale dei contributi non potrà superare la percentuale massima prevista.

¹ Studio del 2001, in corso di aggiornamento (Lombard, P.L. e Malocchi, A., Navigazione e Ambiente – Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto, Milano, Franco Angeli).

19. Le tratte marittime sono individuate con decreto ministeriale sulla base dei seguenti criteri:
- idoneità della tratta marittima a favorire il trasferimento di consistenti quote di traffico dalla modalità stradale a quella marittima;
 - idoneità della tratta marittima a ridurre la congestione stradale sulla rete viaria nazionale;
 - prevedibile miglioramento degli standard ambientali ottenibile a seguito della percorrenza della tratta marittima, in luogo del corrispondente percorso stradale.
20. Le nuove rotte saranno comunque scelte fra quelle oggi non sufficientemente servite via mare, vale a dire quelle rotte dove l'offerta attualmente disponibile non è sufficiente a garantire un aumento significativo della domanda. Al riguardo sono interessati gli archi tirrenici e adriatici settentrionali, centrali e meridionali e quelli orientali e occidentali della Sicilia.
21. Le istanze per accedere ai contributi devono contenere l'impegno dei soggetti interessati a mantenere - per il triennio successivo a quello per il quale hanno ricevuto il contributo - lo stesso numero di viaggi effettuati o lo stesso quantitativo di merci trasportate nel triennio precedente.
22. I contributi saranno erogati a condizione che i livelli tariffari si mantengano costanti, in rapporto all'andamento del tasso di inflazione.
23. L'erogazione dei contributi avverrà retroattivamente, a seguito della valutazione dei documenti pertinenti e nei limiti dei fondi disponibili e destinati a questo scopo specifico.
24. Qualora, in base al numero delle istanze ammissibili i contributi da erogare superino i fondi disponibili per l'anno di competenza, la misura dei contributi sarà definita con apposito provvedimento ministeriale, il quale potrà disporre versamenti di importo inferiore.

• ***Interventi di accompagnamento***

25. Queste misure intendono mettere gli autotrasportatori in condizione di utilizzare al meglio le vie del mare e, in concreto, mirano a:
- incentivare forme di aggregazione fra imprese mirate all'utilizzo di alternative al trasporto stradale. I costi ammissibili saranno esclusivamente quelli connessi alle spese di costituzione del raggruppamento (spese notarili, fiscali, legali), l'avviamento commerciale, i costi di consulenza e le spese per l'introduzione di sistemi avanzati di gestione aziendale, nel limite percentuale del 30%. I beneficiari di questa misura specifica saranno imprese di autotrasporto di piccole o piccolissime dimensioni² che costituiscono attualmente la parte principale del settore del trasporto su strada in Italia;

² Secondo la definizione contenuta nell'allegato I del regolamento n. 70/2001 relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese, modificato dal regolamento n. 364/2004.

- misure di formazione per favorire l'accesso e l'utilizzo delle linee marittime quali: corsi di formazione e/o aggiornamento, con addestramento impartito da personale esterno, frequenza di scuole di specializzazione in Italia e all'estero, progetti di formazione sottoscritti tra imprese e raggruppamenti di imprese, da un lato, e istituti universitari, dall'altro, per la creazione di nuove figure professionali o per la specializzazione post-universitaria nel settore dei trasporti. Il limite percentuale del finanziamento è fissato al 50% dell'ammontare complessivo dell'investimento effettuato dalle imprese interessate;
- acquistare attrezzature elettroniche (hardware) e relativi programmi applicativi (software) mirati all'ottimizzazione della catena del trasporto in condizioni di massima sicurezza. Il limite percentuale del finanziamento è fissato al 30% delle spese sostenute.

2.4 Impegni assunti dallo Stato membro

26. L'evoluzione e l'impatto dei provvedimenti d'aiuto concessi saranno costantemente controllati dagli organi competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti allo scopo, tra gli altri, di garantire il rispetto delle condizioni per la concessione degli aiuti stessi. Qualora tali condizioni non siano più rispettate, il decreto contempla la possibilità del recupero dell'aiuto. La Commissione europea sarà regolarmente informata dei risultati di tale controllo.

2.5 Cumulo

27. La possibilità di cumulo con contributi regionali previsti in materia è limitata alla percentuale massima del 30% delle spese totali di trasporto.

2.6 Misure di controllo

28. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti verifica, nel triennio successivo a quello di concessione dei contributi, il mantenimento, in termini di viaggi o di tonnellate trasportate, dei volumi di traffico trasferiti sulle tratte marittime interessate. In caso di diminuzione di detti volumi di traffico, il Ministero competente provvede al recupero del contributo accordato ai soggetti che non hanno mantenuto l'impegno.

2.7 Bilancio e durata del regime di aiuti

29. Il regime resta in vigore per tre anni, ma i beneficiari sono comunque impegnati ad utilizzare i servizi marittimi per il triennio successivo a quello per il quale hanno ricevuto i contributi in quanto tale impegno costituisce una condizione per l'erogazione dei contributi stessi. Il bilancio complessivo ammonta a 240 milioni di euro, il 10% dei quali – 24 milioni di euro – sarà destinato agli interventi di accompagnamento.

2.8 Fondamento giuridico

30. L'articolo 3, comma 2-quater della Legge 22 novembre 2002, n. 265; regolamento recante modalità di ripartizione e di erogazione dei fondi per l'innovazione del sistema dell'autotrasporto di merci, dello sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento dell'intermodalità, nonché per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e per i processi di ristrutturazione aziendale, per l'innovazione tecnologica e per interventi di miglioramento ambientale.

III. Valutazione del regime di aiuti

3.1 Sussistenza di un aiuto

31. Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati sotto qualsiasi forma che falsino o minaccino di falsare la concorrenza, salvo le deroghe contemplate dal trattato.
32. Nella fattispecie in oggetto il governo italiano eroga aiuti alle imprese beneficiarie conferendo un vantaggio commerciale attinto a risorse statali, che altri operatori con cui esse si trovano in concorrenza non ricevono. La misura rafforza pertanto la competitività delle imprese beneficiarie nei confronti degli altri operatori operanti nell'ambito del commercio interstatale, e non è possibile escludere una potenziale distorsione della concorrenza.
33. Considerato quanto sopra, la Commissione ritiene che il regime di aiuto notificato costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato. Tale aiuto è vietato salvo che possa essere considerato compatibile con il mercato comune in virtù di una deroga prevista dal trattato o dal diritto comunitario derivato.

3.2 Esenzione della misura di aiuto

- ***Sovvenzioni per l'utilizzo di tratte marittime***

34. La Commissione ritiene che nessuna delle deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 2 del trattato CE si applichi all'aiuto notificato. L'aiuto non può nemmeno beneficiare delle deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettere a), b) e d).
35. Al regime in esame non può applicarsi nemmeno una delle deroghe previste per gli aiuti diretti a soddisfare le necessità di coordinamento del trasporto interno, di cui al regolamento del Consiglio (CEE) n. 1107/70 del 4 giugno 1970 relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile³, che attua l'articolo 73 del trattato.
36. L'obiettivo finale del regime notificato consiste nel conseguire una riduzione delle tariffe applicate alle imprese di autotrasporto che utilizzano i servizi marittimi, riducendo così l'uso del trasporto su strada.
37. Uno dei principali obiettivi della politica comunitaria dei trasporti consiste nell'incentivare un trasferimento modale dal trasporto su strada ad altre modalità di trasporto. Il Libro bianco sulla politica dei trasporti⁴ incoraggia l'utilizzo di altre modalità più rispettose dell'ambiente, consentendo ad esse di divenire alternative competitive all'autotrasporto. Il nuovo programma Marco Polo⁵ intende anche aiutare l'industria dei

³ GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1.

⁴ Libro bianco – *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*. COM(2001) 370.

⁵ Regolamento (CE) n. 1382/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci ("programma Marco Polo"), GU L 196 del 2.8.2003, pag. 1.

trasporti e della logistica ad operare un cospicuo trasferimento modale del trasporto di merci su strada verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e sulle vie di navigazione interna.

38. L'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) stabilisce che gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche possono essere considerati compatibili con il mercato comune sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. A tal proposito, gli aiuti destinati allo sviluppo del trasporto combinato e di attività che contribuiscano a ridurre la congestione sulle strade sono misure adottate nell'interesse comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE. L'articolo in oggetto è pertanto la base giuridica appropriata per analizzare la compatibilità del piano di aiuti notificato.
39. È quindi necessario verificare se il piano di aiuti notificato rispetti tutti i requisiti di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE.

Necessità dell'aiuto

40. La Commissione ritiene che la misura in progetto avrà un effetto diretto sul flusso del traffico di merci diretto o proveniente dall'Italia ed incoraggerà una concentrazione del traffico stesso sulle rotte marittime. Promuovendo i servizi di trasporto combinato strada-mare, il piano di aiuti assicurerà un trasferimento modale notevole dal settore stradale a quello marittimo. Il piano ridurrà inoltre l'impatto negativo dell'autotrasporto sull'ambiente incentivando gli operatori del settore a usare modalità più rispettose dell'ambiente.
41. La misura mira a controbilanciare i vari costi infrastrutturali esterni e specifici collegati all'utilizzo di modi di trasporto concorrenti, in questo caso i servizi marittimi, garantendo un'effettiva riduzione dei costi per l'accesso a tali servizi.
42. La Commissione concorda circa la necessità di un intervento pubblico in quanto, al momento, i prezzi del trasporto su strada non riflettono i suoi costi reali per la società. Inoltre, i servizi marittimi comportano costi di avvio e costi fissi più elevati. Di conseguenza, per le imprese di trasporto la scelta di modalità alternative può rivelarsi proibitiva, specie se fatta su base esclusivamente commerciale. Negli ultimi anni l'offerta marittima è cresciuta in modo considerevole, ma il numero di autocarri trasportati dalle navi non è aumentato in proporzione.
43. La misura proposta comporterà un cambiamento significativo nel mercato in quanto i beneficiari si impegnano a mantenere, per il triennio successivo a quello per il quale hanno ricevuto il contributo, lo stesso numero di viaggi effettuati o lo stesso quantitativo di merci trasportate nel triennio precedente. In caso di riduzione di detto volume di traffico il Ministro competente recupererà il contributo erogato agli autotrasportatori che non hanno rispettato tale impegno.
44. Si ritiene, pertanto, che il contributo statale previsto sia necessario per incoraggiare un trasferimento modale.

Proporzionalità e condizioni non discriminatorie

45. Nel caso in esame, l'aiuto previsto è stato calcolato in modo tale da compensare i servizi marittimi per i costi esterni non pagati dai servizi su strada concorrenti.

46. L'ammontare del contributo per ogni singolo viaggio corrisponde al massimo alla differenza dei costi esterni generati dal trasporto su strada e dal trasporto via mare, in base alle conclusioni dello studio sulla scorta del quale è stato predisposto il regime di aiuti⁶.
47. Secondo la Commissione⁷ gli studi scientifici che applicano varie teorie per attribuire un valore monetario ai costi esterni costituiscono una base utile per l'erogazione di un aiuto di Stato, a condizione che i metodi seguiti siano trasparenti e basati sulle migliori informazioni disponibili.
48. I beneficiari saranno liberi di scegliere la linea marittima più conveniente e l'operatore più conveniente per ciascuna delle rotte prescelte. Tali disposizioni garantiscono un trattamento non discriminatorio tra gli operatori.
49. La Commissione conclude, pertanto, che il livello previsto degli aiuti si basa su un'analisi comparativa ragionevole dei costi esterni relativi delle due modalità di trasporto e che è limitato all'importo necessario per incoraggiare il passaggio ai servizi marittimi.

Assenza di distorsioni della concorrenza contrarie all'interesse comune

50. Per evitare qualsiasi distorsione della concorrenza è necessario analizzare il potenziale impatto sul mercato ferroviario.

- *Effetti sul settore ferroviario*

51. Le rotte marittime incentivabili riguardano un mercato diverso da quello dei servizi ferroviari, in quanto il trasporto ferroviario su carri convenzionali (non intermodali) ha per oggetto il trasporto di categorie di merci specifiche (ad esempio, legname, ferro, prodotti chimici di base ecc.). Il regime notificato intende sostituire il trasporto su strada che ha per oggetto un segmento differente (beni di consumo, merci deperibili).

52. Inoltre, il trasporto combinato strada-rotaia non accompagnato ("ferroustage": casse mobili e semirimorchi) è un mercato virtualmente separato da quello del trasporto combinato strada-mare, in quanto l'organizzazione necessaria (acquisto di semirimorchi o casse mobili speciali per il sollevamento verticale nei terminali, contratti di lungo periodo con le società di "ferroustage" ecc.) impone investimenti tali per cui, una volta che un operatore si sia orientato verso tale sistema, è molto complesso e antieconomico usare il parco mezzi in altro modo.

- *Effetti sui servizi marittimi esistenti*

53. Il regime mira ad ottimizzare le rotte già servite offrendo incentivi finalizzati ad incrementare il livello di utilizzo dello spazio disponibile e all'apertura di nuove rotte. Le nuove rotte marittime individuate saranno solo le rotte che al momento non sono

⁶ Cfr. nota 1.

⁷ Cfr. N 219/2001 – Austria – Programma pilota Danubio, decisione della Commissione del 20 giugno 2001. GU C 244 del 1° settembre 2001, pag. 2; N 638/2001 – Italia – Favorire lo sviluppo del trasporto combinato nella provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige, decisione della Commissione del 27 febbraio 2002. GU C 88 del 12 aprile 2002, pag. 16; N 623/2002 – Francia – Aiuti di Stato per l'esercizio di servizi di linea di trasporto combinato di merci in alternativa al trasporto esclusivamente su strada, decisione della Commissione del 30 aprile 2003.

sufficientemente servite via mare facendo riferimento agli archi tirrenici e adriatici settentrionali, centrali e meridionali ed a quelli orientali e occidentali della Sicilia.

54. Non si prevede un impatto potenziale sui servizi esistenti in quanto il regime è rivolto agli autotrasportatori che al momento non utilizzano i servizi marittimi.
55. Le sovvenzioni saranno erogate esclusivamente per periodo di tempo limitato a tre anni, mentre i beneficiari si impegnano a continuare ad utilizzare i servizi marittimi nel triennio successivo a quello per il quale hanno ricevuto il contributo, in quanto tale impegno costituisce una condizione per l'erogazione della sovvenzione.
56. I benefici sono altresì erogati a condizione che i livelli tariffari si mantengano costanti, in rapporto all'andamento del tasso di inflazione. La Commissione ritiene che le misure di controllo contemplate nel regime siano sufficienti a garantire l'utilizzo esclusivo dell'aiuto per le finalità del regime stesso.
57. La Commissione conclude pertanto che le misure di aiuto proposte contribuiranno allo sviluppo del trasporto combinato e che esse sono compatibili con il trattato CE conformemente all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato in quanto non alterano la concorrenza in misura contraria al comune interesse.

- ***Interventi di accompagnamento***

58. Gli interventi mirati ad incoraggiare l'associazione tra imprese di piccole e piccolissime dimensioni finalizzate in modo specifico all'utilizzo di alternative al trasporto su strada possono essere considerati compatibili con il trattato conformemente all'articolo 5, lettera a) del regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese⁸. Con lettera del 1 aprile 2005, le autorità italiane hanno garantito che le disposizioni dell'articolo 5, lettera a), del regolamento n. 70/2001 relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese (modificato dal regolamento n. 364/2004) saranno rispettate.
59. Le misure di formazione proposte possono essere considerate come "formazione generale" in base alla definizione contenuta nell'articolo 2, lettera e), del regolamento (CE) n. 68/2001 della Commissione relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti destinati alla formazione⁹. In effetti, l'insegnamento impartito è trasferibile ad altre imprese o settori di occupazione e, pertanto, migliora in modo significativo la possibilità di collocamento dei dipendenti. Il livello di aiuto previsto per le attività di formazione rimane altresì entro i limiti fissati dall'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 68/2001. La misura può pertanto essere considerata compatibile con il mercato comune.
60. In precedenti decisioni la Commissione ha giudicato le sovvenzioni per l'acquisto di materiale elettronico compatibili con il trattato CE conformemente all'articolo 87,

⁸ GUL 10 del 13.1.2001, pag. 33.

⁹ GUL 10 del 13.1.2001, pag. 20, modificato dal regolamento (CE) n. 363/2004 della Commissione del 25.2.2004.

paragrafo 3, lettera c) in quanto contribuiscono allo sviluppo del trasporto combinato. Anche l'intensità dell'aiuto prevista può essere ritenuta conforme alla prassi consolidata¹⁰.

IV. Decisione

La Commissione ha pertanto deciso:

- di considerare il piano di aiuti in oggetto compatibile con il trattato CE a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE e di non sollevare obiezioni in merito.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione della presente. Qualora non riceva una domanda motivata in tal senso entro il termine indicato, la Commissione presumerà l'esistenza del consenso alla comunicazione a terzi e alla pubblicazione del testo integrale della lettera nella lingua facente fede, sul sito Internet http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids. La domanda dovrà essere inviata a mezzo lettera raccomandata o fax al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale dell'Energia e dei trasporti
Direzione A
B-1049 Bruxelles
Fax: +32 2 2964104

Voglia gradire, signor Ministro, i sensi della mia alta considerazione.

Per la Commissione

Jacques Barrot
Vicepresidente

¹⁰ N 293/99 – Belgio. Decisione della Commissione del 26.10.1999; N 412/98 – Italia. Decisione della Commissione dell'8.12.1999; N 4/2004 – Belgio. Decisione della Commissione del 16.6.2004; N 38/2004 – Francia - Aiuti ai vettori di merci per via navigabile stabiliti in Francia. Decisione della Commissione dell'8.9.2004.