



COMMISSIONE EUROPEA

VERSIONE PUBBLICA

Il presente documento è un documento interno della Commissione ed ha carattere esclusivamente informativo.

Bruxelles, 16.10.2013

C(2013) 6641 final

**Oggetto: Aiuto di Stato SA.35124 (2012/N) — Italia**  
**Aiuto all'investimento a favore dell'Interporto Regionale della Puglia**

Signora Ministro,

**1. PROCEDIMENTO**

- (1) Con notifica del 10 luglio 2012, l'Italia ha notificato un sostegno pubblico a un progetto di investimento per un'infrastruttura intermodale presso l'Interporto Regionale della Puglia (di seguito "l'IRP").
- (2) La Commissione ha chiesto informazioni supplementari con lettere del 27 luglio 2012, del 25 ottobre 2012, del 21 dicembre 2012, del 20 marzo 2013, del 4 giugno 2013 e del 18 luglio 2013, alle quali le autorità italiane hanno risposto il 26 settembre 2012, il 5 novembre 2012, il 22 novembre 2012, il 30 gennaio 2013, il 23 aprile 2013, il 28 giugno 2013 e l'8 agosto 2013.

Signora Emma BONINO  
Ministro degli Affari Esteri  
Piazzale della Farnesina, 1  
00135 Roma

## **2. DESCRIZIONE**

### **2.1. Obiettivo della misura notificata**

- (3) L'obiettivo della misura notificata è di finanziare l'ampliamento di un interporto esistente presso l'IRP, situato sulla costa orientale della Puglia (di seguito "l'interporto" o "il progetto"). La Puglia ha lo status di regione assistita a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) per il periodo 2007-2013<sup>1</sup>.
- (4) L'IRP offre servizi di trasporto intermodale in Puglia e si trova nelle vicinanze del Porto di Bari e di quello di Taranto, quest'ultimo uno dei principali scali marittimi di trasbordo (transshipment hub) in Europa. L'IRP ospita attualmente circa 27 società attive nel settore dei trasporti e della logistica. Ha un organico complessivo di 900 unità. Le sue attuali attività occupano l'85% dei quasi 90 000 mq di superficie coperta disponibile. L'interporto ha un'estensione di 470 000 mq in totale. Circa 1 300 veicoli con destinazioni nazionali e internazionali transitano giornalmente in ingresso e in uscita dall'interporto, per un volume di traffico annuo complessivo di 3 milioni di tonnellate di merci. Nel 2013, secondo le stime, il volume di traffico annuo complessivo raggiungerà i 3,5 milioni di tonnellate.
- (5) L'obiettivo del progetto di investimento è l'ampliamento dell'interporto mediante l'acquisizione e la modifica delle aree adiacenti, attualmente occupate da un terminal ferroviario pubblico, denominate Scalo Ferruccio: un'area è attualmente proprietà di Rete Ferroviaria Italiana SpA (di seguito "RFI") e da questa utilizzata come terminal ferroviario pubblico; l'altra area è posseduta e utilizzata da FS Logistica SpA (di seguito "FSL"), un'impresa pubblica di trasporto ferroviario di merci.
- (6) Secondo un'analisi di fattibilità commissionata dalle autorità italiane, questo progetto di investimento garantirebbe una maggiore diversione modale dal trasporto su strada a quello su rotaia. Riguardo al trasporto merci su lunghe distanze, l'analisi indica un aumento stimato del traffico assorbito dalla ferrovia, rispetto alla strada, dall'attuale quota del 67% (strada) contro il 33% (ferrovia) a un futuro 51% (strada) contro il 49% (ferrovia) entro due anni dal completamento dei lavori per l'ampliamento dell'infrastruttura intermodale.

### **2.2. Investimenti previsti**

- (7) Il progetto prevede l'acquisizione delle aree adiacenti situate nello Scalo Ferruccio. Con l'acquisizione di tali terreni, l'interporto sarà ampliato passando dall'attuale superficie complessiva di 470 000 mq a una superficie di quasi 700 000 mq.

---

<sup>1</sup> Cfr. decisione della Commissione del 28 novembre 2007 sull'aiuto di Stato N 324/2007 Italia – Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013, sintesi pubblicata nella GU C 90 dell'11.4.2008. Il testo integrale della decisione (nella lingua facente fede e nella traduzione inglese) è disponibile all'indirizzo [http://ec.europa.eu/competition/eojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=3\\_N324\\_2007](http://ec.europa.eu/competition/eojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_N324_2007).

- (8) Il progetto comprende investimenti per le infrastrutture per un totale di 150 milioni di EUR:
- (a) lavori per la costruzione del terminal intermodale: reti, impianti e attrezzature – costo totale 3 milioni di EUR;
  - (b) edifici destinati alla logistica, reti e impianti: costo totale 114 milioni di EUR, di cui 86,7 milioni di EUR per immobili e 27,3 milioni di EUR per reti e impianti;
  - (c) acquisizione dei terreni: costo totale 11,7 milioni di EUR (massimo);
  - (d) spese tecniche e generali: costo totale 21,3 milioni di EUR.
- (9) Il progetto comporta il conferimento all'IRP da parte di FSL di un lotto di terreni necessario per ampliare l'interporto. La superficie totale attualmente occupata dallo Scalo Ferruccio è di 250 716 mq. Il lotto che sarà acquisito dall'IRP per l'ampliamento dell'interporto avrà una superficie complessiva di 190 168 mq, di cui circa 80 000 mq per le aree coperte. Il resto del terreno attualmente occupato dallo Scalo Ferruccio sarà destinato a un nuovo terminal ferroviario pubblico di proprietà di RFI, con una superficie totale di 60 548 mq.
- (10) Prima di tale acquisizione da parte dell'IRP, RFI scambierà il terreno sul quale sorge l'attuale terminal ferroviario pubblico con un appezzamento adiacente di analoghe dimensioni attualmente di proprietà di FSL, per consentire il riposizionamento del nuovo terminal ferroviario pubblico. Come risultato, FSL sarà proprietaria del lotto sul quale sorge l'attuale terminal ferroviario pubblico, mentre RFI sarà proprietaria del terreno sul quale sorgerà il nuovo terminal ferroviario pubblico dopo l'intervento. I due appezzamenti destinati a essere scambiati tra RFI e FSL hanno approssimativamente la stessa superficie.
- (11) Il prezzo stimato che sarà corrisposto dall'IRP a FSL per il lotto sopra menzionato (cfr. punto (9)) e i beni/sovrastrutture attualmente collocati su di esso è di 10,8 milioni di EUR. Questa somma è stata calcolata da un esperto indipendente sulla base della sua perizia stragiudiziale, debitamente giurata dinanzi a un giudice italiano il 18 giugno 2013.
- (12) In ogni caso, la stima finale del valore dei lotti di terreno destinati ad essere acquisiti dall'IRP sarà effettuata nel contesto di una procedura di esproprio in conformità con le pertinenti disposizioni legislative italiane. La valutazione dei terreni effettuata dall'esperto indipendente è stata svolta sulla base delle disposizioni legislative vigenti. Il progetto indica un importo provvisorio massimo di 11,7 milioni di EUR per l'acquisizione dei terreni: se tale importo dovesse essere superato durante la procedura di esproprio, i costi aggiuntivi graveranno unicamente sull'IRP. In caso di importo inferiore, le autorità italiane garantiranno che l'aiuto eventualmente assegnato a questo segmento del progetto sia limitato all'importo effettivamente versato.
- (13) Oltre al presente progetto, l'area dello Scalo Ferruccio vedrà anche la realizzazione del nuovo terminal ferroviario pubblico da parte di RFI e di sei

nuovi fasci di binari per il collegamento del terminal con la rete nazionale (fascio di presa e consegna). Sia il terminal ferroviario pubblico sia i nuovi fasci ferroviari saranno di proprietà di RFI, ma l'IRP sarà responsabile della realizzazione del progetto di costruzione, per il quale selezionerà una società di costruzioni. Queste opere saranno adiacenti all'interporto, ma al di fuori del suo perimetro e non rientrano nel progetto notificato.

### **2.3. Finanziamento del progetto d'investimento**

- (14) Il costo complessivo del progetto di investimento è di 150 milioni di EUR. Il finanziamento pubblico di 90 milioni di EUR per questo progetto sarà fornito in parte dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) (52,5 milioni di EUR) e in parte da fondi nazionali (37,5 milioni di EUR, di cui 21,8 milioni di EUR dallo Stato e dal fondo di rotazione di cui alla Legge 183/1987<sup>2</sup> e 15,7 milioni di EUR dalla Regione Puglia<sup>3</sup>). I restanti 60 milioni di EUR saranno finanziati dall'IRP a condizioni di mercato, senza alcun tipo di sostegno statale.
- (15) L'8 agosto 2013 le autorità italiane hanno presentato un'analisi economica e finanziaria aggiornata dei costi-benefici per questo progetto di investimento e un'analisi basata sul metodo del deficit di finanziamento. In un periodo di riferimento di 30 anni, il progetto ha un valore attuale netto finanziario (VANF) negativo di -97,3 milioni di EUR e un tasso di rendimento interno (TRI) di -0,3%. Il deficit di finanziamento<sup>4</sup>, calcolato come la differenza tra il valore attualizzato degli utili operativi attesi dell'investimento (37,7 milioni di EUR) e i costi di investimento attualizzati del progetto (-135 milioni di EUR), è di -97,3 milioni di EUR. Questa analisi indica che il progetto non è finanziariamente sostenibile senza sostegno pubblico.

### **2.4. Il beneficiario: l'IRP**

- (16) Le infrastrutture risultanti dal progetto saranno proprietà dell'IRP. L'IRP è una società privata alla quale è stata affidata la concessione per la costruzione e la gestione dell'interporto situato a Bari a seguito di una procedura d'appalto pubblico nazionale pubblicata con Decreto Ministeriale n. 911900 del 15 settembre 1995<sup>5</sup>.

### **2.5. Concorrenza**

- (17) Secondo le autorità italiane, l'ampliamento dell'interporto di proprietà dell'IRP non comporterà distorsioni considerevoli della concorrenza a livello europeo né internazionale.

---

<sup>2</sup> Il testo in lingua italiana è disponibile all'indirizzo <http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1987;183>

<sup>3</sup> Determina dirigenziale n. 146/2009 della Regione Puglia.

<sup>4</sup> Il deficit di finanziamento è definito come la differenza tra l'utile operativo attualizzato dell'investimento e i costi di investimento attualizzati nel periodo di riferimento considerato, che per questo progetto è di 30 anni.

<sup>5</sup> Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 911900, 15 settembre 1995 – Gazzetta Ufficiale 25 settembre 1995, n. 224.

- (18) L'IRP ha una posizione strategica nella regione della Puglia: è situato a meno di 5 km dal porto di Bari e dallo svincolo autostradale ed è servito dall'aeroporto di Bari. È anche vicino al porto di Taranto (distanza inferiore a 100 km) che è uno dei principali scali marittimi di trasbordo in Europa.
- (19) L'IRP presenta attualmente un volume di trasporto fino a 3,5 milioni di tonnellate/anno di merci (cfr. punto (4)). Con questo progetto di investimento infrastrutturale, si prevede di aumentare il volume di trasporto annuo di 1,8 milioni di tonnellate/anno entro il 2023.
- (20) L'interporto consentirà un notevole aumento della diversione modale dal trasporto su strada a quello su rotaia. L'analisi fornita dalle autorità italiane indica un incremento stimato del traffico su ferrovia, con un passaggio dall'attuale quota del 67% di traffico su strada contro il 33% su ferrovia a un futuro 51% di traffico su strada contro il 49% su ferrovia (cfr. punto (6)). Le autorità italiane stimano che, considerando un peso medio di 10 tonnellate per veicolo, il numero di veicoli stradali utilizzati diminuirà nel 2017 di 101 776 unità, cioè di circa 407 veicoli stradali al giorno.
- (21) Le autorità italiane sottolineano che il principale effetto di questo progetto di investimento infrastrutturale è la diversione sopra descritta dal trasporto su strada a quello su rotaia.

## **2.6. Base giuridica**

- (22) La base giuridica del finanziamento pubblico a carico del Programma Operativo FESR 2007-2013 – Regione Puglia è costituita dalla decisione della Commissione C(2007) 5726 del 20 novembre 2007<sup>6</sup>, come modificata dalla decisione della Commissione C(2012) 9313 del 6 dicembre 2012, dalla Legge n. 183/1987<sup>7</sup> e dalla Determinazione dirigenziale regionale n. 146/2009<sup>8</sup>.

## **2.7. Forma e durata dell'aiuto**

- (23) Come indicato al punto (14), il finanziamento pubblico del progetto avviene in forma di sovvenzione diretta a carico del FESR, dello Stato italiano e della Regione. L'aiuto sarà erogato annualmente fino alla fine dei lavori, la cui conclusione è prevista entro la fine del 2015.

## **2.8. Cumulo**

- (24) Le autorità italiane si sono impegnate a non cumulare gli aiuti ricevuti per questo progetto con aiuti ottenuti da altre fonti locali, nazionali o dell'Unione europea per i medesimi costi ammissibili.

---

<sup>6</sup> Cfr.  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/country/prordn/details\\_new.cfm?gv\\_PER=2&gv\\_PAY=IT&gv\\_reg=ALL&gv\\_PGM=1157&gv\\_defL=7&LAN=9#cont](http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/details_new.cfm?gv_PER=2&gv_PAY=IT&gv_reg=ALL&gv_PGM=1157&gv_defL=7&LAN=9#cont)

<sup>7</sup> Cfr. nota 2.

<sup>8</sup> Cfr. nota 3.

### 3. VALUTAZIONE

#### 3.1. Esistenza dell'aiuto

- (25) L'articolo 107, paragrafo 1, TFUE stabilisce che sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, 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.
- (26) Ne consegue che, affinché una misura statale possa essere considerata un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, devono essere soddisfatti in via cumulativa i seguenti criteri:
- la misura deve essere concessa dallo Stato ovvero mediante risorse statali;
  - deve conferire un vantaggio selettivo al beneficiario;
  - deve favorire determinate imprese o la produzione di determinati beni (selettività);
  - deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza e compromettere gli scambi tra Stati membri.
- (27) Nel caso in esame, l'esistenza di un aiuto di Stato va esaminata al livello dell'IRP, che sarà il proprietario e l'operatore dell'infrastruttura intermodale ampliata, al livello degli utilizzatori finali (imprese di trasporti) e al livello dei vicini porti di Bari e di Taranto in quanto potenziali beneficiari indiretti.

##### 3.1.1. Esistenza dell'aiuto al livello dell'IRP

###### 3.1.1.1. Nozione di impresa

- (28) L'IRP è una società privata, che percepirà un finanziamento pubblico a sostegno del suo progetto di investimento mirato all'ampliamento di un interporto che attualmente è di sua proprietà e da essa gestito.
- (29) Secondo la giurisprudenza consolidata della Corte di Giustizia dell'Unione europea<sup>9</sup>, qualsiasi entità che esercita un'attività economica può essere considerata un'impresa ai fini del diritto della concorrenza dell'UE, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento.

---

<sup>9</sup> Cfr. per esempio le cause: C-41/90 *Hofner e Elser* (Raccolta 1991, pag. I-1979, punto 21); C-159/91 e C-160/91 *Poucet e Pistre/AGF e Cancava* (Raccolta 1993, pag. I-637, punto 17); C-35/96 *Commissione/Italia* (Raccolta 1998, pag. I-3851).

- (30) La Commissione ha stabilito in una serie di decisioni che la costruzione e lo sfruttamento di piattaforme intermodali possono essere considerati attività di tipo economico<sup>10</sup>. Alla luce della sentenza nella causa *Leipzig-Halle*<sup>11</sup>, è l'utilizzo futuro dell'infrastruttura, vale a dire se essa sarà o meno sfruttata per fini commerciali, a determinare se il finanziamento della sua costruzione rientri o meno nell'ambito di applicazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato.
- (31) La misura notificata riguarda il finanziamento dell'ampliamento di un'infrastruttura intermodale che sarà gestita dall'IRP per fini commerciali nella sua qualità di proprietario e operatore dell'infrastruttura. In tale contesto l'IRP svolgerà un'attività economica e quindi, ai fini della presente decisione, può essere equiparato a un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE.

#### 3.1.1.2. Risorse statali e imputabilità

- (32) Come indicato al punto (14), il progetto in esame sarà finanziato con fondi pubblici fino a concorrenza di 90 milioni di EUR. Le risorse dell'Unione europea che saranno stanziare attraverso il FESR a titolo di cofinanziamento del presente progetto sono messe a disposizione delle autorità italiane e si configurano quindi come risorse statali. Anche le autorità italiane provvederanno a finanziare il progetto, sulla base di diversi strumenti giuridici (cfr. i punti (14) e (22)(23)) che costituiscono anch'essi risorse di Stato.
- (33) Per quanto riguarda l'imputabilità dei finanziamenti pubblici allo Stato, si rileva che le autorità italiane hanno un grado elevato di controllo nella selezione a livello nazionale dei progetti da finanziare. Dal momento che il progetto di infrastruttura è stato scelto direttamente dallo Stato italiano, la misura notificata è imputabile a quest'ultimo.

---

<sup>10</sup> Cfr. per esempio la decisione della Commissione del 20 dicembre 2011 nel caso SA.33434 (2011/N) – Francia – *Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre*, GU C 53 del 23.2.2012, pag. 3; la decisione della Commissione del 20 dicembre 2010 nel caso N 490/2010, GU C 122 del 20.4.2011, pag. 2; la decisione della Commissione del 20 luglio 2010 nel caso C 17/2010, GU C 278 del 15.8.2010; la decisione della Commissione del 15 giugno 2011 nel caso SA.32224 – Paesi Bassi – *Alblasserdam Container Transferium*, GU C 215 del 21.7.2011, pag. 22.

<sup>11</sup> Cause riunite T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH e Mitteldeutsche Flughafen AG/Commissione e T-443/08 Freistaat Sachsen e Land Sachsen Anhalt/Commissione (Raccolta 2011, pag. II-1311); cfr. anche la causa T-128/98 Aéroports de Paris/Commissione (Raccolta 2000, pag. II-3929), confermata dalla Corte di giustizia dell'Unione europea, la causa C-82/01P (Raccolta 2002, pag. I-9297) e la causa T-196/04 Ryanair/Commissione (Raccolta 2008, pag. II-3643, punto 88).

#### 3.1.1.3. Vantaggio economico

- (34) Per accertare se le risorse pubbliche concesse all'IRP conferiscano a quest'ultimo un vantaggio economico, la Commissione osserva in linea di principio che il finanziamento pubblico che sarà fornito per questo progetto dall'UE e da fonti nazionali conferisce chiaramente al beneficiario del progetto, l'IRP, un vantaggio economico, in quanto a quest'ultimo sarà concesso il finanziamento a copertura di una parte dei costi di investimento che avrebbe altrimenti dovuto sostenere da solo.
- (35) La Commissione osserva altresì che la valutazione finanziaria del progetto inclusa nell'analisi costi benefici (cfr. il punto (15)) indica che questo presenta un deficit di finanziamento; ciò dimostra che l'IRP non avrebbe probabilmente potuto ottenere sul mercato, senza alcun sostegno statale, il finanziamento necessario per questo investimento.
- (36) Ne consegue che la misura conferisce un vantaggio economico all'IRP.

#### 3.1.1.4. Selettività

- (37) Poiché il finanziamento pubblico è concesso specificamente all'IRP, la misura è da considerarsi di natura selettiva.

#### 3.1.1.5. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi all'interno dell'Unione

- (38) È giurisprudenza consolidata che, quando gli aiuti finanziari concessi da uno Stato membro rafforzano la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese in concorrenza tra loro negli scambi all'interno dell'Unione europea, tale situazione ha un'incidenza, quanto meno potenziale, sugli scambi tra gli Stati membri e sulla concorrenza<sup>12</sup>.
- (39) La Commissione osserva che l'interporto in oggetto potrebbe entrare in concorrenza, quanto meno potenzialmente, con impianti intermodali simili presenti in Italia, come, ad esempio, quelli di Gioia Tauro e Civitavecchia (Roma), nonché con centri logistici simili esistenti nell'area del Mediterraneo centrale.
- (40) Inoltre, come indicato ai punti (17)-(21), il progetto permette all'IRP di introdurre sul mercato nuove capacità di traffico intermodale e logistico. In particolare, entro il 2023 l'IRP aumenterà il volume di traffico di 1,8 milioni di tonnellate/anno.
- (41) Pertanto, il finanziamento pubblico del progetto notificato può falsare la concorrenza e pregiudicare gli scambi tra Stati membri.

<sup>12</sup>

Cfr. per esempio la causa 730/79 *Philip Morris/Commissione* (Raccolta 1980, pag. 2671, punto 11) e la causa C-372/97 *Italia/Commissione* (Raccolta 2004, pag. I-3679, punto 44).



### **3.1.2. Esistenza di un vantaggio al livello degli utilizzatori finali**

- (42) Per quanto attiene agli utilizzatori finali dell'infrastruttura ampliata, cioè gli operatori economici che si avvarranno dei servizi logistici e intermodali offerti nell'interporto, la Commissione rileva che i servizi di interporto dell'infrastruttura non saranno riservati a specifici utilizzatori finali ma sarà dato l'accesso a tutti gli utilizzatori finali in modo aperto e non discriminatorio. Quindi agli utilizzatori dell'infrastruttura intermodale sarà garantito un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura. Inoltre, l'IRP, in quanto gestore dell'interporto, dovrà fondare la propria politica dei prezzi nei confronti degli utilizzatori finali su considerazioni di carattere economico, per ottenere entrate sufficienti tali da costituire un rendimento dal capitale investito. Alla luce di questi fattori, la Commissione conclude che qualsiasi vantaggio potenziale per gli utilizzatori finali sarà a condizioni non discriminatorie e limitato al minimo (cioè sarà il minimo necessario a garantire l'effettivo utilizzo dell'infrastruttura, assicurando nel contempo la redditività per l'IRP). In particolare, le autorità italiane hanno spiegato che i prezzi per i contratti di locazione delle superfici resteranno gli stessi applicati attualmente ai contratti in corso mentre i prezzi per i servizi di movimentazione (tiri gru) e le manovre saranno in linea con i prezzi medi calcolati da Terminali Italia Srl, un operatore di servizi terminalistici attivo in diversi interporti italiani<sup>13</sup>.

### **3.1.3 Esistenza di un vantaggio al livello dei porti di Bari e Taranto**

- (43) Se in linea di principio, il progetto potrebbe anche avvantaggiare indirettamente i vicini porti di Bari e di Taranto, che potrebbero beneficiare della vicinanza dell'interporto migliorato, in pratica è improbabile che gli effetti al livello di tali porti possano falsare la concorrenza con altri porti concorrenti in misura contraria all'interesse comune. Di fatto, l'interporto ha forti legami con le imprese locali, poiché fornisce principalmente servizi alle PMI locali che spediscono i propri prodotti su ferrovia verso il Nord Italia e l'Europa<sup>14</sup>. Inoltre, la quasi totalità delle merci in entrata è diretta al mercato regionale e lo stesso vale per i prodotti in uscita provenienti dal mercato locale.

## **3.2. Compatibilità dell'aiuto**

- (44) Nella misura in cui la misura notificata si configura come un aiuto di Stato, occorre anche valutare se tale aiuto è compatibile con il mercato interno.

---

<sup>13</sup> <http://www.terminalitalia.it/cms/v/index.jsp?vnextoid=325e6093a2d75210VgnVCM1000003f16f90aRCRD>

<sup>14</sup> Le autorità italiane ritengono che con il progetto di ampliamento l'85% delle aree locate sarà gestito da imprese locali e il rimanente 25% sarà gestito da imprese internazionali unicamente in vista del mercato locale.

- (45) La Commissione in passato ha valutato l'aiuto all'investimento a favore dei progetti intermodali direttamente sulla base dell'articolo 93 del TFUE<sup>15</sup> e, a seguito della sentenza della Corte di giustizia nel caso *Altmark*<sup>16</sup>, che precludeva l'applicazione diretta dell'articolo 93 del TFUE, sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE per i terminali intermodali<sup>17</sup>. Con l'entrata in vigore del regolamento n.1370/2007<sup>18</sup>, l'articolo 93 del TFUE è diventato direttamente applicabile come base giuridica idonea per la valutazione della compatibilità degli aiuti per trasporti terrestri non coperti da tale regolamento e, in particolare, per il coordinamento dei trasporti.
- (46) L'articolo 93 del TFUE stabilisce che sono compatibili con i trattati gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti. Il concetto di "coordinamento dei trasporti" cui tale disposizione fa riferimento ha un significato che va al di là del semplice fatto di agevolare lo sviluppo di un'attività economica. Esso implica un intervento delle pubbliche autorità volto a orientare lo sviluppo del settore dei trasporti verso l'interesse comune. La Corte di Giustizia ha deciso che questo articolo consente di dichiarare compatibili gli aiuti ai trasporti soltanto in casi ben determinati e che non rechino pregiudizio agli interessi generali dell'Unione europea<sup>19</sup>.
- (47) Il settore dei trasporti può trovarsi in difficoltà di coordinamento, nel senso economico del termine, per esempio nelle connessioni delle diverse reti di trasporto. La Commissione ha già autorizzato per questi motivi un aiuto di Stato sulla base dell'articolo 93 del TFUE<sup>20</sup>.
- (48) Perché un determinato aiuto possa essere considerato richiesto dalle necessità del coordinamento dei trasporti, esso deve essere necessario e proporzionato all'obiettivo prefissato. Inoltre, l'effetto di distorsione della concorrenza insito nell'aiuto non deve compromettere gli interessi generali dell'Unione.
- (49) Pertanto, la Commissione, sulla base della sua prassi decisionale costante, ha ritenuto l'aiuto compatibile con il mercato interno a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni:

<sup>15</sup> Cfr. la decisione della Commissione del 31 gennaio 2001 nel caso N 597/2000, GU C 102 del 31.3.2001; la decisione della Commissione del 14 settembre 2001, nel caso N 208/2000, GU C 315 del 4.1.2000; la decisione della Commissione del 15 novembre 2000, nel caso N 755/1999, GU C 71 del 3 marzo 2001; la decisione della Commissione dell'11 novembre 2001, nel caso N 550/2001, GU C 024 del 26.1.2002.

<sup>16</sup> Causa C-280/00 *Altmark Trans GmbH* (Raccolta 2003, pag. I-7747).

<sup>17</sup> Cfr. la decisione della Commissione dell'11 febbraio 2009, nel caso N 651/2008 – *Combinant – Multimodal container terminal* (EFRO), GU C 60 del 14 marzo 2009.

<sup>18</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.

<sup>19</sup> Causa 156/77 *Commissione/Belgio* (Raccolta 1978, pag. 1881, punto 10).

<sup>20</sup> Cfr. la decisione della Commissione del 20 luglio 2010 nel caso C 17/2010, *Firmin srl*, GU C 278, del 15.10.2010, pag. 28.

- a) l'aiuto va a beneficio di un obiettivo di interesse comune;
  - b) l'aiuto è necessario e proporzionato;
  - c) l'accesso all'infrastruttura in questione è aperto su base non discriminatoria a tutti gli utilizzatori;
  - d) l'aiuto non incide sulla concorrenza in misura contraria all'interesse comune.
- (50) Pertanto, la Commissione esamina se tali condizioni siano soddisfatte nel caso presente e quindi se l'aiuto possa essere considerato compatibile ai sensi dell'articolo 93 del TFUE.

### 3.2.1. Obiettivo di interesse comune

- (51) L'Unione persegue da un certo periodo di tempo l'obiettivo di realizzare un sistema equilibrato di trasporti combinati e la promozione della concorrenza del trasporto intermodale rispetto a quello su strada rientra in tale politica. L'obiettivo del trasporto combinato dell'Unione è la diversione modale dal trasporto merci su strada ad altri modi di trasporto.
- (52) Nella comunicazione dal titolo "Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso"<sup>21</sup> la Commissione ha sottolineato che lo sviluppo di porti e terminal intermodali svolge una funzione fondamentale per la realizzazione nell'Unione europea di un sistema logistico integrato e intelligente. La stessa comunicazione riconosce l'importanza di passare a modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente.
- (53) Gli strumenti giuridici dell'UE, come la direttiva 92/106/CE del Consiglio, del 7 dicembre 1992<sup>22</sup> relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri, mirano espressamente a potenziare l'intermodalità dei trasporti. Anche il Libro bianco sulla politica dei trasporti<sup>23</sup> incoraggia il passaggio a modalità di trasporto più ecocompatibili, come il trasporto ferroviario e marittimo/per idrovia.
- (54) Infine, la Commissione fa presente la necessità di accelerare gli investimenti nelle infrastrutture, in particolare nei modi di trasporto rispettosi dell'ambiente che fanno parte delle Reti transeuropee (TEN) e delle reti TIC ad alta velocità<sup>24</sup>.
- (55) Alla luce di quanto precede, le autorità italiane ritengono che il progetto dell'IRP garantirà una maggiore diversione modale dal trasporto su strada a quello su rotaia. La loro analisi indica un incremento stimato del traffico assorbito dalla ferrovia, rispetto alla strada, dall'attuale quota del 67% (strada) contro il 33% (ferrovia) a un futuro 51% contro il 49% nel 2017 (cfr.

<sup>21</sup> COM(2009) 279/4, punto 46.

<sup>22</sup> GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38.

<sup>23</sup> COM (2011) 144 del 28 marzo 2011.

<sup>24</sup> Comunicazione della Commissione al Consiglio europeo – Un piano europeo di ripresa economica, COM (2008) 800 final del 26.11.2008.

punto (6)). I risparmi in termini di veicoli sulla strada cominceranno a osservarsi dal 2017 e condurranno a una diminuzione di 101 776 unità, vale a dire circa 407 veicoli al giorno. Il passaggio a modi di trasporto su ferrovia ridurrà le emissioni di CO<sub>2</sub> e l'inquinamento acustico e consentirà il decongestionamento del traffico stradale. Pertanto il progetto contribuisce a un obiettivo di interesse comune dell'UE.

- (56) La Commissione rileva altresì che il progetto è ubicato in una regione assistita a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, TFUE durante il periodo 2007-2013<sup>25</sup> e che i servizi che saranno forniti nell'interporto avvantaggeranno prevalentemente le PMI della zona di Bari. L'IRP creerà sinergie con il corridoio TEN-T n. 21 "Autostrade del mare" e il nuovo corridoio TEN-T n. 5 (Helsinki-La Valletta).
- (57) Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si conclude che il progetto contribuisce a conseguire l'obiettivo comune dei trasporti di garantire la diversione modale dai trasporti su strada a quelli su ferrovia.

### 3.2.2. Necessità e proporzionalità degli aiuti

- (58) In passato<sup>26</sup> la Commissione ha autorizzato aiuti agli investimenti per terminali intermodali fino a un'intensità di aiuto del 50%. Di recente, nei casi in cui gli Stati membri hanno dimostrato la necessità economica di intensità di aiuto maggiori, la Commissione è stata propensa ad accettare tali intensità più alte in casi debitamente giustificati<sup>27</sup>.
- (59) Nel caso in esame le autorità italiane hanno notificato una misura che prevede un'intensità di aiuto del 60% a favore dell'IRP. Il che significa che l'IRP contribuirà con 60 milioni di EUR al finanziamento del progetto, coprendo così il 40% del finanziamento totale del progetto mentre i 90 milioni di EUR ancora necessari per finanziare il progetto proverranno da fonti pubbliche. Dal momento che in questo caso l'intensità di aiuto è superiore al 50%, la Commissione deve valutare se tale intensità più elevata

---

<sup>25</sup> Cfr. la decisione della Commissione del 28 novembre 2007 sull'aiuto di Stato N 324/2007 Italia – Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013, testo disponibile all'indirizzo [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/220563/220563\\_755340\\_87\\_1.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/220563/220563_755340_87_1.pdf), e sintesi pubblicata nella GU C 90 dell'11.4.2008.

<sup>26</sup> Cfr. la decisione della Commissione del 31 gennaio 2001 nel caso N 597/2000 Paesi Bassi – Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen, GU C 102 del 31.3.2001, la decisione della Commissione del 14 settembre 2001 nel caso N 208/2000, Paesi Bassi – SOIT, la decisione della Commissione del 15 novembre 2000 nel caso N 755/1999, Italia – Bolzano, and la decisione della Commissione del 20 dicembre 2010 nel caso N 490/2010, Belgio – Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest.

<sup>27</sup> Cfr. la decisione della Commissione del 20 dicembre 2011 nel caso SA.33434, Francia – Aide au financement d'un chantier multimodal sur le Grand port maritime du Havre; la decisione della Commissione del 23 novembre 2011 nel caso SA.33486, Germania – Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr (non ancora pubblicata); e la decisione della Commissione del 17 ottobre 2012 nel caso SA.34501, Germania – Ampliamento del porto interno di Königs Wusterhausen/Wildau.

di aiuto possa essere considerata, a titolo eccezionale, compatibile con il mercato interno nel presente caso.

- (60) Per quanto riguarda la necessità degli aiuti, la “Guida all’analisi costi-benefici dei progetti di investimento”<sup>28</sup> della Commissione (di seguito “la Guida”) attribuisce una particolare rilevanza a due indicatori finanziari: il valore attuale netto finanziario (VANF) e il tasso di rendimento interno finanziario (TRIF). Questi indicatori misurano il valore attuale (scontato) del flusso dei benefici netti generati dall’investimento e, rispettivamente, la capacità delle entrate nette di compensare il costo dell’investimento.
- (61) Nel caso in esame i dati finanziari rivelano un deficit di finanziamento di -97,3 milioni di EUR, vale a dire che le entrate attese non coprono i costi di investimento del progetto nel periodo di riferimento di 30 anni (cfr. anche punto (15)). Alla luce dei risultati dell’analisi dei costi-benefici fornita dalle autorità italiane, si deve concludere che un investitore privato non avrebbe effettuato questo investimento in assenza di aiuti pubblici. Inoltre, la Commissione ha costantemente ritenuto che i progetti infrastrutturali relativi a piattaforme intermodali richiedano investimenti notevoli in termini di capitale, recuperabili solo sul lunghissimo periodo, e che la loro fattibilità economica non possa di solito essere garantita senza finanziamenti pubblici<sup>29</sup>.
- (62) Ne consegue che il finanziamento pubblico è necessario per la realizzazione del progetto e ha un effetto di incentivazione.
- (63) In merito alla proporzionalità (cioè la limitazione del finanziamento pubblico al minimo necessario), la Commissione osserva che il finanziamento pubblico messo a disposizione per questo progetto è inferiore al deficit di finanziamento individuato per il progetto, pari a 97,3 milioni di EUR. Gli aiuti sono quindi limitati al minimo necessario per garantire la fattibilità del progetto e il conseguimento dell’obiettivo comune di garantire il trasferimento modale. Inoltre, come si è già ricordato, l’IRP dovrà fondare la propria politica di fissazione dei prezzi per gli utilizzatori finali su considerazioni economiche, al fine di ottenere entrate sufficienti a ricavare un profitto dal capitale investito. In particolare, le autorità italiane hanno spiegato che i prezzi per i contratti di locazione delle aree rimarranno uguali a quelli applicati attualmente ai contratti in corso mentre il prezzo per i servizi di movimentazione (tiri gru) e le manovre sarà conforme a quello calcolato da Terminali Italia Srl, un operatore di servizi terminalistici attivo in diverse infrastrutture intermodali in Italia<sup>30</sup>.
- (64) Alla luce di quanto sopra esposto, la Commissione conclude che l’aiuto è necessario e proporzionale.

---

<sup>28</sup> Cfr. [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02\\_it.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_it.pdf).

<sup>29</sup> Cfr. le recenti decisioni della Commissione sui progetti di infrastrutture portuali citate nella nota 10.

<sup>30</sup> <http://www.terminalitalia.it/cms/v/index.jsp?vnextoid=325e6093a2d75210VgnVCM1000003f16f90aRCRD>

### **3.2.3. L'accesso all'infrastruttura in questione è aperto a tutti gli utilizzatori su base non discriminatoria**

- (65) Come la Commissione ha già osservato al punto (42), l'accesso all'infrastruttura intermodale sarà concesso a tutti gli utilizzatori su base aperta e non discriminatoria.

### **3.2.4. Nessuna distorsione di concorrenza contraria al comune interesse**

- (66) Con questo progetto, l'IRP acquisisce infrastrutture che consentiranno un aumento del suo volume di traffico di 1,8 milioni di tonnellate/anno entro il 2023.
- (67) Al contempo, si deve tenere conto del fatto che l'IRP costituisce la principale porta d'ingresso e di uscita della Puglia e ha lo scopo prioritario di garantire collegamenti intermodali tra i produttori locali e il mercato nazionale ed europeo. In particolare, questo progetto consentirà alla regione pugliese di raggiungere importanti obiettivi, come l'incremento della diversione modale, la diminuzione del numero di veicoli su strada e l'agevolazione della connettività degli imprenditori locali con i mercati al di fuori della Puglia.
- (68) Per quanto riguarda i potenziali effetti indiretti sui porti di Bari e Taranto, appare altresì improbabile che l'interporto dell'IRP sia in grado di attirare su di sé il traffico container dei porti italiani potenzialmente in concorrenza con essi, come Gioia Tauro, Roma, Genova, La Spezia, ecc. o altri porti nel mare Mediterraneo per i motivi di cui al punto (44).
- (69) Pertanto, il progetto in esame non incide sulla concorrenza in misura contraria all'interesse comune.

### **3.2.5. Conclusioni in merito alla compatibilità dell'aiuto**

- (70) Sulla base di quanto precede la Commissione conclude che l'aiuto notificato, di importo complessivo pari a 90 milioni di EUR, è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del TFUE.

## **4. CONCLUSIONE**

- (71) La Commissione ha pertanto deciso di considerare l'aiuto compatibile con il mercato interno ai sensi del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- (72) La presente decisione non pregiudica eventuali valutazioni sulla base delle norme ambientali o dei Fondi strutturali. Analogamente, la presente decisione non preclude eventuali ulteriori analisi da parte della Commissione della conformità alla legislazione in materia di appalti pubblici.

- (73) 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://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

La domanda dovrà essere inviata a mezzo lettera raccomandata o fax al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale della Concorrenza  
Protocollo Aiuti di Stato  
1049 Bruxelles  
Belgio  
Fax: +32 (0)2 2961242

Voglia gradire, Signora Ministro, i sensi della mia più alta considerazione.

Per la Commissione

Joaquín ALMUNIA  
Vicepresidente