

I modelli di orientamento sugli aiuti di Stato per i PNRR: focus sulle iniziative *recharge and refuel*

La creazione di un'ampia rete infrastrutture a sostegno della mobilità sostenibile è cruciale per la transizione verde nel settore dei trasporti e per il raggiungimento degli obiettivi climatici europei. Gli Stati membri sono esentati dalla notifica per gli aiuti a favore del settore dei trasporti se non superano i 15 milioni per progetto e se permettono al beneficiario di andare oltre agli standard ambientali dell'Unione o per gli investimenti in infrastrutture locali che non superano i 10 milioni di euro. Le proposte di modifica della Commissione al Regolamento Generale di Esenzione per Categoria permetterebbe poi l'esenzione per gli aiuti a favore dei punti di ricarica elettrica e di rifornimento a idrogeno rinnovabile ad accesso pubblico.

I Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza (PNRR) richiedono un largo impiego di risorse pubbliche con l'obiettivo di sostenere la ripresa e di preparare imprese e settori alla transizione verde e digitale. Ciò richiederà agli Stati membri un confronto con la disciplina europea degli aiuti di Stato, che vigila sugli effetti distorsivi della concorrenza nel mercato unico dovuti agli interventi pubblici a favore di specifiche imprese o settori. La Commissione europea è quindi intervenuta per chiarire, attraverso tredici modelli di orientamento, quali sono i limiti imposti dalla disciplina degli aiuti di Stato per gli investimenti pubblici a supporto dei settori più rilevanti per il raggiungimento degli obiettivi europei.

Le nuove linee guida sono raggruppate in sette "iniziative faro" (**Tabella 1**), un gruppo di sfide, comuni a tutti gli Stati membri che richiedono ampi investimenti ma che, secondo il documento sulla [Strategia Annuale per la Crescita Sostenibile 2021](#), sono necessari per una ripresa solida a livello europeo. Nelle scorse pubblicazioni sono state approfondite le prime due iniziative faro: l'iniziativa *power up*, sotto cui ricadono i modelli di orientamento per gli investimenti pubblici nelle infrastrutture energetiche e l'idrogeno e per la generazione di energia da fonti rinnovabili ([Newsletter 251](#)), e l'iniziativa *renovate*, che comprende invece i modelli di orientamento per gli aiuti alle infrastrutture per generare e distribuire reti di teleriscaldamento/teleraffreddamento e per gli interventi a sostegno dell'efficienza energetica

negli edifici ([Newsletter 252](#)).

Di seguito vengono presentati i modelli di orientamento relativi all'iniziativa faro *recharge and refuel*. Questi includono i modelli per:

- [gli aiuti a favore della diffusione e della gestione dei punti di ricarica elettrica](#) e delle stazioni di idrogeno per i veicoli stradali
- [i sostegni per l'acquisto di veicoli a basse e a zero emissioni](#)
- [i sostegni per altri modi di trasporto](#) a basse emissioni - trasporto ferroviario e via navigazione interna e trasporto marittimo a corto raggio.

Gli interventi pubblici a favore del settore dei trasporti, che soddisfano la definizione di aiuto di Stato, sono generalmente esentati dalla notifica alla Commissione se sono inferiori a 15 milioni di euro e permettono al beneficiario di superare gli standard di tutela ambientale dell'Unione. Gli investimenti pubblici a favore di infrastrutture locali nel settore dei trasporti possono in alternativa beneficiare dell'esenzione se non superano i 10 milioni di euro, senza la necessità di superare gli standard ambientali. La proposta di modifica del [Regolamento Generale di Esenzione per Categoria](#) (*General Block Exemption Regulation*, GBER), da parte della Commissione, amplia poi le fattispecie di esenzione per gli aiuti a favore dell'installazione dei punti di ricarica elettrica e di rifornimento a idrogeno rinnovabile, con accesso pubblico, per i veicoli su strada a basse emissioni.

TABELLA 1. MODELLI DI ORIENTAMENTO PER GLI AIUTI PUBBLICI NEI PNRR

Iniziativa faro	Modelli di orientamento
POWER UP	1. Infrastrutture energetiche e dell'idrogeno
	2. Energia da fonti rinnovabili, compresa la produzione di idrogeno da fonti rinnovabili
RENOVATE	3. Infrastrutture per generare e distribuire reti di teleriscaldamento/teleraffreddamento
	4. Efficienza energetica degli edifici
RECHARGE & REFUEL	5. Punti di ricarica elettrica e per le stazioni di idrogeno per i veicoli stradali
	6. Acquisto di veicoli a basse e a zero emissioni
	7. Altri modi di trasporto a basse emissioni
CONNECT	8. Dispiegamento e adozione di reti fisse e mobili ad altissima capacità, compresi 5G e reti in fibra ottica
MODERNISE	9. Digitalizzazione della pubblica amministrazione, compreso il settore sanitario
SCALE UP	10. Tecnologie innovative relative ai processori e ai semiconduttori
	11. Digitalizzazione dei mezzi di informazione
	12. Funzionalità cloud
RESKILL & UPSKILL	13. Modernizzare e aggiornare l'istruzione e la formazione, tra cui le competenze digitali e la pertinente connettività

Fonte: Commissione Europea

LA STRUTTURA DEI MODELLI DI ORIENTAMENTO

I modelli di orientamento presentano la stessa struttura e distinguono gli interventi pubblici nelle seguenti categorie:

- Misure che potrebbero non cadere sotto la disciplina degli aiuti di Stato perché non soddisfano congiuntamente i requisiti dell'[articolo 107 \(1\) del TFEU](#). Ciò accade quando un aiuto¹:
 - Costituisce un supporto per un'attività non economica (*no economic activity*)
 - Non prevede l'utilizzo di risorse pubbliche (*no state resources*)
 - Non viene applicato in modo selettivo (*no selectivity*)
 - Non genera un vantaggio per alcune imprese o settori (*no advantage*)
 - Non ha un effetto distorsivo sulla competizione nel mercato interno (*no distortion of competition*)
- Misure che soddisfano la definizione di aiuto di Stato (articolo 107 (1) del TFEU) ma che non sono soggette a notifica alla Commissione Europea perché soddisfano i requisiti per l'esenzione.
- Misure che soddisfano la definizione di aiuto di Stato (articolo 107 (1) del TFEU) e che sono soggette a notifica alla Commissione Europea.

I MODELLI RECHARGE AND REFUEL

L'iniziativa faro *recharge and refuel* (o "ricaricare e rifornire") promuove la transizione verso sistemi di trasporto sostenibili, accessibili, intelligenti e adeguati alle esigenze future, che dovrebbero

contribuire a rendere più pulite le città europee e a raggiungere gli obiettivi climatici di Parigi. Attraverso questa iniziativa, la Commissione mira ad installare un milione di punti di ricarica e 500 stazioni di idrogeno entro il 2025, un primo traguardo verso l'obiettivo di tre milioni di punti di ricarica e delle 1000 stazioni a idrogeno al 2030 previsto dagli accordi di Parigi.

IL MODELLO PER I PUNTI DI RICARICA ELETTRICA E PER LE STAZIONI DI IDROGENO PER I VEICOLI STRADALI

Questo modello di orientamento fa riferimento agli interventi pubblici volti alla diffusione, all'installazione e alla gestione di infrastrutture per la fornitura di servizi di ricarica elettrica o a idrogeno per i mezzi di trasporto su strada (tra cui biciclette, auto, motociclette, furgoni e camion). L'aiuto pubblico potrebbe essere volto alla copertura dei costi di costruzione delle stazioni di ricarica e rifornimento o dei costi aggiuntivi necessari per la connessione delle stazioni alla rete, nel caso di punti di ricarica elettrica. Contribuendo alla diffusione di punti di ricarica elettrica e di rifornimento a idrogeno, gli interventi coperti da questo modello di orientamento rappresentano un elemento fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi dell'iniziativa *recharge and refuel*. La creazione di una rete di infrastrutture di ricarica affidabile e sufficientemente densa è infatti una precondizione per un utilizzo su più ampia scala dei veicoli a basse emissioni.

Secondo la prassi decisionale della Commissione,

¹ Affinché un aiuto non rientri nella definizione di aiuto di Stato dell'articolo 107 (1) TFEU è sufficiente che una delle condizioni elencate sia soddisfatta.

le infrastrutture di ricarica elettrica e a idrogeno per i veicoli stradali costituiscono generalmente delle attività economiche. I proprietari delle infrastrutture forniscono infatti o un servizio a terzi (di ricarica e di rifornimento) in cambio di una remunerazione, o interno alle proprie attività². Le imprese che installano e gestiscono le infrastrutture di ricarica e rifornimento sono potenzialmente attive in tutto il mercato europeo: gli aiuti pubblici a favore di queste imprese rischiano quindi di creare distorsioni alla concorrenza nel mercato interno a danno di altri fornitori di servizi di ricarica e rifornimento che non beneficiano degli aiuti.

In alcune circostanze gli interventi pubblici a favore di queste infrastrutture possono non rientrare nella definizione di aiuto di Stato ed essere quindi esentate dall'obbligo di notifica. Queste includono i casi in cui:

- le infrastrutture finanziate tramite sostegno pubblico sono ad uso esclusivo di attività non economiche, come nel caso di utilizzo esclusivo dei punti di ricarica per i veicoli a servizio del sistema sanitario o della sicurezza pubblica (*no economic activity*)
- l'intervento pubblico prende la forma di un obbligo all'installazione di un certo numero di punti di ricarica in una determinata area, senza la fornitura di fondi per il soddisfacimento dell'obbligo (*no State resources*). Secondo la Commissione questi interventi non sono però generalmente sufficienti per la facilitazione dell'installazione di nuove infrastrutture
- il sostegno pubblico è fornito attraverso una riduzione dell'imposizione fiscale, applicata omogeneamente a tutte le imprese che operano nello stesso contesto, di fatto e di diritto (*no selectivity*)
- l'intervento pubblico non genera un vantaggio per il proprietario, per il gestore delle infrastrutture, o per il cliente finale (*no advantage*). In particolare, l'esistenza di un vantaggio per il proprietario, nel caso di aiuti per la costruzione di infrastrutture per la ricarica elettrica o il rifornimento a

idrogeno, è esclusa se lo Stato può provare di aver agito sotto gli stessi termini e le stesse condizioni di un investitore privato³. La presenza di un vantaggio per il gestore dei punti di ricarica potrebbe invece essere direttamente esclusa se l'incarico per la gestione viene attribuito tramite un'asta competitiva o in linea con le condizioni di mercato. Infine, la presenza di un vantaggio a favore degli utenti finali che utilizzano i punti di ricarica o rifornimento può essere esclusa se l'infrastruttura non è dedicata a un utente specifico, se tutti gli utenti hanno accesso non discriminatorio e se i prezzi del servizio sono determinati in linea con il mercato

- l'intervento soddisfa i requisiti della clausola di *de minimis*⁴ (*no distortion of competition*). Secondo quanto riportato dalla Commissione questa condizione è frequentemente soddisfatta dai casi di intervento pubblico a favore delle infrastrutture di ricarica
- l'intervento pubblico ha un effetto puramente locale, senza influire sugli scambi e sulla competizione tra Stati membri (*no distortion of competition*). Per provare che l'aiuto non influenza gli scambi tra gli Stati membri, sarà necessario dimostrare che l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di operatori non nazionali è limitato, e che non si attende un impatto significativo sulle scelte di investimento e di posizionamento delle infrastrutture.

Gli aiuti pubblici per le infrastrutture di ricarica elettrica e di rifornimento a idrogeno che soddisfano la definizione di aiuto di Stato possono non essere comunque soggetti a notifica alla Commissione se soddisfano le condizioni del GBER. Diverse sono le disposizioni del GBER che si applicano agli aiuti a favore delle infrastrutture di ricarica e rifornimento. Ai sensi dell'articolo 36 del GBER, un aiuto inferiore ai 15 milioni di euro per la realizzazione di infrastrutture di ricarica o rifornimento a utilizzo esclusivo del beneficiario dell'aiuto pubblico può non rientrare nella fattispecie di notifica se l'infrastruttura è necessaria per permettere al beneficiario di andare

² Ad esempio, le società di spedizione potrebbero utilizzare le infrastrutture di ricarica esclusivamente per la ricarica dei veicoli utilizzati per svolgere le attività di consegna. Anche in questo caso, l'aiuto a favore delle infrastrutture beneficerebbe un'attività economica e potrebbe quindi rientrare nella definizione di aiuto di Stato.

³ La Commissione sottolinea che interventi consecutivi sulla stessa infrastruttura di ricarica possono invalidare la prova che un investitore privato avrebbe intrapreso lo stesso investimento alle condizioni previste per l'intervento pubblico.

⁴ In particolare, l'aiuto non deve superare i 200'000 euro per la copertura di ogni periodo di tre anni fiscali.

oltre agli standard di tutela ambientali vigenti per le attività svolte, tramite l'utilizzo di veicoli a basse o a zero emissioni. L'articolo 56 del GBER dispone poi l'esenzione da notifica per gli aiuti inferiori ai 10 milioni di euro in infrastrutture "locali" il cui costo totale non supera i 20 milioni di euro, solo se l'aiuto non è coperto da altre disposizioni riportate nel GBER. Anche le condizioni riportate negli articoli 14, 17 e 21 del GBER possono essere applicate per agli aiuti a favore della realizzazione di strutture di ricarica o rifornimento. Infatti, l'articolo 14 consente l'esenzione da notifica per gli aiuti pubblici a favore delle imprese per le realizzazione di infrastrutture nelle zone assistite, mentre gli articoli 17 e 21 consentono gli aiuti per le piccole e medie imprese che non superano 7.5 milioni di euro per progetti che comportano la creazione di lavoro, e gli aiuti a supporto dell'accesso al credito di piccole e medie imprese, di cui possono beneficiare anche progetti per la realizzazione di punti di ricarica o di rifornimento.

Le proposte della Commissione per la modifica del GBER introdurrebbero ulteriori fattispecie di esenzione rilevanti per gli aiuti di questo modello di orientamento. In particolare, la proposta di revisione per l'articolo 36a del GBER permetterebbe agli Stati membri di non dover notificare alla Commissione gli aiuti a favore della costruzione e dell'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica e di rifornimento a idrogeno rinnovabile, con accesso pubblico, per i veicoli su strada, se questi soddisfano le condizioni enunciate dall'articolo, ovvero:

- gli aiuti sono assegnati tramite un'asta competitiva
- gli aiuti sono necessari per la diffusione delle infrastrutture di ricarica entro un periodo ragionevole nell'area coinvolta dagli investimenti
- ogni incarico a soggetti terzi per la gestione dell'infrastruttura è assegnato tramite una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria
- esistono delle misure di salvaguardia che evitano la creazione o il rafforzamento del potere di mercato delle imprese attive nel mercato

Oltre che ai sensi delle disposizioni previste dal GBER, un aiuto di Stato può poi non essere soggetto a notifica se ripropone uno schema

precedentemente approvato dalla Commissione (con un incremento massimo del 20% dei fondi previsti dallo schema precedente), o se l'infrastruttura è necessaria per la fornitura di un servizio di interesse economico generale (*Service of General Economic Interest*, SGEI) ed è utilizzata esclusivamente dal soggetto beneficiario dell'aiuto.

Gli aiuti di Stato che non soddisfano le condizioni di esenzione saranno soggetti a notifica e al processo di valutazione della compatibilità con il mercato interno. Gli aiuti per le infrastrutture di ricarica e rifornimento saranno valutati sulla base delle condizioni dell'articolo 107(3)(c) del TFEU o delle [linee guida per gli aiuti di Stato a favore dell'ambiente e dell'energia](#) (EEAG) a seconda del destinatario dell'utilizzo.

Le infrastrutture il cui utilizzo non è limitato al solo beneficiario dell'aiuto saranno valutate direttamente tramite l'articolo 107(3)(c) del TFEU, che considera un aiuto compatibile con il mercato interno se facilita lo sviluppo di attività economiche, senza avere effetti negativi sulla competizione in una misura contraria all'interesse del mercato interno. Per gli interventi pubblici che contribuiscono alla tutela ambientale, la Commissione ritiene soddisfatto il primo requisito dell'articolo se l'aiuto facilita lo sviluppo di attività economiche in modo tale da aumentare il livello di tutele ambientale rispetto al caso di assenza dell'aiuto. Visto che la diffusione di infrastrutture per la ricarica e il rifornimento ha come obiettivo la riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra nel settore dei trasporti, un obiettivo che contribuisce all'innalzamento del livello di tutela dell'ambiente, la Commissione dovrebbe ritenere soddisfatta la prima condizione dell'articolo.

La Commissione deciderà poi in merito alla conformità con la seconda condizione dell'articolo analizzando il soddisfacimento dei requisiti di necessità, adeguatezza e proporzionalità, la capacità dell'aiuto di incentivare un cambiamento di comportamento da parte del beneficiario, e l'impatto dell'aiuto sulla concorrenza.

Gli aiuti alle infrastrutture il cui utilizzo è limitato al soggetto beneficiario dell'aiuto possono invece essere analizzati ai sensi della sezione 3.2 delle EEAG.

In questo caso, gli aiuti saranno ritenuti compatibili con il mercato interno se incentivano il beneficiario a sostituire dei veicoli a carburante fossile con veicoli a basse o zero emissioni per lo svolgimento delle sue attività economiche. Anche in questo caso la Commissione valuterà poi la compatibilità dell'intervento sulla base dei requisiti di necessità, adeguatezza e proporzionalità riportati nelle linee guida, considerando anche i possibili effetti negativi sulla concorrenza.

IL MODELLO PER L'ACQUISTO DI VEICOLI A BASSE E A ZERO EMISSIONI

Questo modello di orientamento copre gli aiuti concessi dagli Stati membri a favore dell'acquisto di veicoli stradali a basse o a zero emissioni, per esempio attraverso il conferimento di bonus o premi che coprono parte del costo di acquisto. Anche questi aiuti contribuiscono all'iniziativa *recharge and refuel* sostenendo l'incremento dei veicoli a basse e a zero emissioni.

Gli incentivi pubblici per l'acquisto di veicoli a basse emissioni possono costituire un aiuto di Stato solo se sono a favore di soggetti che la utilizzano per lo svolgimento di un'attività economica.

I bonus erogati a favore di soggetti privati che utilizzano il mezzo a scopo personale non rientrano quindi nella normativa degli aiuti di Stato (*no economic activity*).

Un aiuto pubblico a favore dell'acquisto di veicoli a basse emissioni potrebbe comunque non costituire un aiuto di Stato se l'intervento pubblico non favorisce selettivamente gruppi specifici di imprese e/o settori⁵ (*no selectivity*). Anche le misure a sostegno dell'acquisto di veicoli a basse emissioni necessari per l'adempimento di un servizio pubblico non rientrano tra gli aiuti di Stato. Infatti, in questo caso, il premio non crea un vantaggio per il beneficiario dell'aiuto perché costituisce una riduzione del costo da pagare per la fornitura del servizio pubblico (*no advantage*). Come per tutti gli interventi pubblici, una misura di sostegno pubblico per l'acquisto di veicoli a basse

emissioni potrebbe poi non costituire un aiuto di Stato se soddisfa i requisiti della clausola di *de minimis*⁶ (*no distortion of competition*).

Gli aiuti a supporto dell'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale per lo svolgimento di attività economiche che soddisfano la definizione di aiuto di Stato non dovranno comunque essere notificati alla Commissione se ripropongono un regime di aiuto precedentemente approvato (con un margine massimo di incremento dei fondi a disposizione pari al 20%), o se soddisfano le condizioni dell'articolo 36 del GBER, ovvero se gli aiuti non superano i 15 milioni di euro (per impresa/progetto) e se permettono al beneficiario di superare gli standard di tutela ambientale dell'Unione.

Anche gli aiuti di Stato a favore dell'acquisto di veicoli a basse emissioni necessari per la fornitura di un SGEI, e utilizzati unicamente con questo scopo, possono essere esentati dalla notifica alla Commissione.

Tutti gli aiuti pubblici a favore dell'acquisto di veicoli stradali a basso impatto ambientale che non soddisfano i requisiti di esenzione dovranno essere notificati alla Commissione.

La Commissione deciderà in merito alla compatibilità dell'aiuto con il mercato interno sulla base delle disposizioni dell'articolo 107(3)(c) del TFEU o della sezione 3.2 delle EEAG⁷. Un aiuto sarà ritenuto compatibile solo se incentiva il proprietario a sostituire i veicoli a carburante fossile con dei veicoli a basse emissioni che gli permettano di raggiungere un più alto livello di tutela ambientale rispetto a quello standard dell'Unione (che al momento corrisponde ai veicoli EURO VI).

In entrambi i casi, la Commissione considererà poi la necessità, l'adeguatezza e la proporzionalità dell'aiuto per il raggiungimento dell'obiettivo, oltre a valutarne gli effetti negativi sulla concorrenza.

IL MODELLO PER GLI ALTRI MODI DI TRASPORTO A BASSE EMISSIONI

La pandemia di COVID-19, influenzando negativamente sulla domanda dei servizi di trasporto, ha avuto un

⁵ Per esempio, una misura volta a sostenere l'acquisto di veicoli elettrici per le sole compagnie di bus non può essere considerata non-selettiva, e non può quindi essere esentata dalla disciplina degli aiuti di Stato ai sensi del soddisfacimento di questo requisito.

⁶ Nota 4.

⁷ La Commissione riporta di aver approvato diversi aiuti a favore dell'acquisto di bus elettrici, che non rientravano nei limiti dell'articolo 36 del GBER, sulla base delle disposizioni nelle EEAG.

duro impatto su questo settore, andando anche a limitare gli incentivi ad investire in soluzioni a basse emissioni. Gli aiuti pubblici avranno il compito di intervenire per assicurare il proseguimento della transizione verso un sistema di mobilità sostenibile, sostenendo i necessari interventi infrastrutturali. La creazione di un sistema di linee di trasporto adeguato è infatti centrale per il raggiungimento degli obiettivi del *Green Deal* europeo, e in particolare per il traguardo al 2050 di una riduzione del 90% delle emissioni nel settore dei trasporti. Il modello di orientamento per gli altri modi di trasporto a basse emissioni riporta le linee guida della Commissione per gli interventi pubblici che contribuiscono a questi obiettivi, comprendo tipologie di sostegno, che spaziano dagli interventi a favore delle ferrovie e delle infrastrutture per il trasporto navale e aereo, agli aiuti per sostenere l'acquisto di mezzi di trasporto a più basse emissioni, che non rientrano tra i veicoli per il trasporto stradale. Alcuni esempi degli interventi che ricadono sotto questo modello includono gli investimenti a favore:

- dell'incremento del numero di imbarcazioni per il trasporto via navigazione interna alimentate da carburanti alternativi, che promuovano sistemi con motori avanzati e con una migliore efficienza energetica
- dell'introduzione di punti di ricarica elettrica o di stazioni di rifornimento per i carburanti sostenibili per il trasporto ferroviario, aereo, marittimo e su vie navigabili interne
- della sostituzione o della riqualificazione del materiale rotabile, per integrare soluzioni tecnologiche che riducono l'inquinamento acustico
- della costruzione o dell'ampiamiento di strutture di trasbordo che permettano una migliore mobilità, tramite un'ottimizzazione della gestione integrata dei modi e dei tragitti di trasporto.

Tutti gli aiuti a favore di infrastrutture di trasporto il cui utilizzo è limitato allo svolgimento di attività di interesse pubblico, come nel caso di infrastrutture per le attività doganali o per la salute e la sicurezza della popolazione, non costituiscono un'attività

economica, e sono quindi escluse di principio dalla definizione di aiuto di Stato (no economic activity). Gli aiuti a favore di attività economiche potranno invece essere difficilmente esclusi dalla definizione di aiuto di Stato ai sensi del criterio della non selettività, visto che le tipologie di interventi che rientrano in questo modello di orientamento sono generalmente mirati alla realizzazione di specifiche infrastrutture.

Gli interventi pubblici a favore dei mezzi di trasporto a basse emissioni possono poi non rientrare nella definizione di aiuto di Stato se è possibile dimostrare che lo Stato opera sotto alle medesime condizioni di un investitore privato (*no advantage*). Nel caso specifico degli investimenti nelle ferrovie, nei porti interni o nelle infrastrutture per il trasporto combinato, la presenza di un vantaggio per il proprietario delle infrastrutture è però difficilmente escludibile. Questi interventi richiedono infatti ingenti investimenti di capitale, tipicamente recuperati solo in un arco temporale molto lungo, e non verrebbero quindi intrapresi da un investitore privato sulla base di considerazioni puramente economiche. A ogni modo, per non rientrare nella definizione di aiuto, l'esistenza di un vantaggio dovrà essere esclusa, oltre che a livello del proprietario delle infrastrutture, anche per il gestore, per gli utenti finali e per eventuali integrazioni tra proprietà e gestione.

Gli interventi pubblici che ricadono sotto questo modello di orientamento potrebbero anche non soddisfare la definizione di aiuto di Stato se non hanno un impatto distorsivo sul commercio nel mercato interno. Al di fuori dell'applicazione della clausola di *de minimis*⁸, vista la molteplicità e la specificità degli aiuti che ricadono sotto questo modello di orientamento, la valutazione dell'impatto dell'intervento pubblico sul commercio nel mercato interno dovrà essere fatta caso per caso.

Gli aiuti che soddisfano la definizione di aiuto di Stato potranno comunque essere esentati dall'obbligo di notifica ai sensi del GBER o, come nei casi precedenti, se ripropongono uno schema di aiuto precedentemente approvato dalla Commissione o se sono necessari per la fornitura di un servizio

⁸ Nota 4.

di interesse economico generale⁹. Con riferimento al GBER, gli aiuti a favore delle infrastrutture o dei servizi di trasporto a basse emissioni potrebbero essere esentati dalla notifica ai sensi degli articoli 56, 36, 37 e 38. L'articolo 56 identifica come compatibili con il mercato interno gli aiuti inferiori a 10 milioni di euro per progetto a favore di infrastrutture "locali" nel settore del trasporto terrestre e della navigazione interna, se il costo totale dell'intervento infrastrutturale non supera i 20 milioni di euro. Anche gli investimenti pubblici nei porti, fino ad un massimo di 40 milioni di euro possono essere esentati dalla notifica ai sensi dell'articolo 56. Gli investimenti pubblici per l'ammodernamento del materiale rotabile, delle imbarcazioni, e delle infrastrutture connesse, possono essere invece esentati dalla notifica ai sensi dell'articolo 36 del GBER, se permettono al beneficiario di andare oltre agli standard di protezione ambientale dell'Unione, ai sensi dell'articolo 37, se permettono al beneficiario di adeguarsi in anticipo agli standard futuri dell'Unione, o ai sensi dell'articolo 38 se permettono di raggiungere una maggiore efficienza energetica.

Gli aiuti pubblici che non rientrano nelle condizioni finora presentate dovranno essere notificati alla Commissione. Per le tipologie di aiuti che ricadono su questo modello di orientamento, l'articolo 93 del TFEU costituisce il riferimento normativo per l'analisi della Commissione. L'articolo identifica come compatibili con il mercato interno tutti gli aiuti che rispondono alle esigenze di coordinamento del settore dei trasporti o che rappresentano un rimborso giusto per l'adempimento di un obbligo relativo ad un servizio pubblico. Nel primo caso, la Commissione valuterà la compatibilità dell'aiuto sulla base della sua necessità e proporzionalità per rispondere alle esigenze del settore dei trasporti, del suo contributo allo sviluppo del settore dei trasporti, e della sua capacità di incentivare un comportamento diverso e di evitare effetti ingiustificati sulla concorrenza. Nel secondo caso, la Commissione esaminerà invece l'esistenza di un servizio economico di interesse generale e se le connesse condizioni per l'esenzione dell'aiuto siano soddisfatte.

⁹ Nel caso della fornitura dei servizi per il trasporto pubblico di passeggeri via terra, sono l'articolo 93 del TFEU e il Regolamento 1370/2007 a definire le regole per la compensazione pubblica dei servizi di interesse economico generale.