

# COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 26 novembre 2003

**relativa al regime di aiuti al quale l'Italia, Regione Piemonte, intende dare esecuzione in favore della riduzione dell'inquinamento atmosferico sul suo territorio**

[notificata con il numero C(2003) 3520]

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2006/63/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

(2) Con lettera D/50722 del 3 febbraio 2003 la Commissione ha chiesto informazioni supplementari sul regime di aiuti notificato.

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

(3) Il 25 marzo 2003, le autorità italiane hanno trasmesso informazioni integrative con lettera A/32278, registrata il 28 marzo 2003.

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

(4) Con lettera SG(2003) D/229965 in data 28 maggio 2003, la Commissione ha informato l'Italia che aveva deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE nei riguardi della misura proposta.

visto il regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE <sup>(1)</sup>,

(5) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup>. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare le loro osservazioni entro il termine prescritto (un mese), ai sensi del regolamento (CE) n. 659/1999.

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente a detto articolo,

considerando quanto segue:

(6) La Commissione ha ricevuto osservazioni di terzi in data 29 agosto 2003 (Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft e V., BGW, Germania), 1.9.2003 (Bundesministerium der Finanzen, Germania), 2 settembre 2003 (OMV Erdgas, Austria).

### 1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettere in data 16 dicembre 2002, registrata dalla Commissione il 18 dicembre 2002 (A/39321) e 20 dicembre 2002, registrata il 31 dicembre 2002 (A/39483), le autorità italiane hanno notificato, ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE, un regime di aiuti della Regione Piemonte concernente l'estensione della rete di distribuzione per la vendita di gas naturale per autotrazione.

(7) La risposta ufficiale dell'Italia — dopo che le autorità italiane avevano chiesto, il 10 luglio 2003 ed il 5 agosto 2003, due proroghe del termine impartito per la risposta, concesse dalla Commissione il 7 agosto 2003 — è stata presentata con lettera del 10 ottobre 2003 (A/37006).

<sup>(1)</sup> GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU C 183 del 2.8.2003, pag. 5.

## 2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEL REGIME

## 2.1. Base giuridica e oggetto del regime

- (8) L'aiuto notificato si fonda sulle disposizioni di cui ai seguenti atti normativi:

## A. Legislazione principale

- Delibera della Giunta Regionale (DGR) n. 67-7675 dell'11 novembre 2002 «Progetto per il potenziamento della rete di vendita del metano per autotrazione. Trasferimento ai Comuni di fondi per il finanziamento di imprese che intendano realizzare impianti di distribuzione di metano per autotrazione. Definizione dei tempi per la presentazione dei dossier di candidatura e dei criteri per la loro valutazione».

## B. Legislazione secondaria

- Legge 9 dicembre 1998 n. 426 «Nuovi interventi in campo ambientale»,
- D.M. 22 dicembre 2000 «Individuazione della Rete nazionale dei gasdotti ai sensi dell'art. 9 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164»,
- D.M. 17 luglio 1998 n. 256 «Regolamento recante norme sulle agevolazioni per gli autoveicoli alimentati a metano o a gas di petrolio liquefatto (GPL)»,
- D.M. 28 maggio 1999 «Concessione di mutui agli enti locali, da parte della Cassa depositi e prestiti, per il finanziamento degli interventi in campo ambientale, previsti dalla legge 9 dicembre 1998, n. 426»,
- D.M. 5 aprile 2001 «Contributi diretti ai cittadini per l'acquisto di veicoli elettrici, a metano e GPL e per l'installazione di impianti a metano e GPL»,
- DGR n. 13-7622 «Diffusione dell'utilizzo di metano e di GPL nonché di altre motorizzazioni innovative a basso impatto ambientale nelle flotte

pubbliche di servizio di pubblica utilità. Definizione dei criteri di ripartizione e di trasferimento dei fondi alle Province»,

- DGR n. 62-6806 «Criteri generali e modalità di contribuzione del Piano di investimenti nel trasporto pubblico locale in Piemonte ai sensi della L. 194/98. Accantonamento a favore della Direzione regionale Trasporti EUR 9 009 895,07 sul Cap. 25192/2002».

- (9) Il regime riguarda l'estensione della rete di stazioni di servizio per la distribuzione del gas naturale (metano) per autotrazione. Attualmente si contano soltanto dodici impianti del genere sul territorio del Piemonte, rispetto agli 80 dell'Emilia Romagna e ai 64 del Veneto. Si ritiene che tale numero sia insufficiente per conseguire l'obiettivo di Kyoto della riduzione di emissioni CO<sub>2</sub> — quale stabilito dalle legislazioni nazionale e regionale — e per ridurre l'impatto ambientale di altre sostanze pericolose presenti nell'atmosfera riducendo il livello regionale dei seguenti inquinanti: a) il biossido di azoto; b) il particolato fine; c) il benzene. Queste emissioni inquinanti sono una conseguenza della congestione del traffico e dell'uso eccessivo di una determinata miscela di combustibili tradizionali. Per tale motivo la Regione Piemonte ha incentrato la sua azione sul trasporto pubblico e privato in termini sia di circolazione/struttura del parco autoveicoli che di distribuzione del carburante.

## 2.2. Forma della misura

- (10) L'aiuto proposto è concesso sotto forma di sovvenzione.

## 2.3. Intensità, beneficiari e costi ammissibili

- (11) L'aiuto ammonta a 150 000 EUR per impianto di distribuzione. Non viene indicata l'intensità. I costi ammissibili e i beneficiari sono descritti nella parte 4, «Osservazioni dell'Italia».

## 2.4. Bilancio e durata

- (12) Il bilancio ammonta a circa 5 milioni di EUR. La durata del regime dipende dalla dotazione di bilancio, che risulta prevista per gli anni 2002, 2003 e 2004.

## 3. MOTIVI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (13) Nella sua decisione del 28 maggio 2003 (di seguito «la decisione di avvio del procedimento»), la Commissione ha esposto i dubbi suscitati dal regime notificato sotto diversi profili.

### 3.1. Dubbi in merito all'importo dell'aiuto

- (14) La Commissione ha osservato che l'importo dell'aiuto supera il massimale di 100 000 EUR su un periodo di tre anni per ogni singola impresa, fissato dal Regolamento (CE) n. 69/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti di importanza minore («de minimis») <sup>(3)</sup> ed ha preso atto che le autorità italiane non intendevano ridurre l'ammontare dell'aiuto, previsto in 150 000 EUR per impianto di distribuzione, in quanto tale ammontare costituirebbe l'incentivo minimo necessario per promuovere investimenti in nuovi impianti di distribuzione nella regione.

### 3.2. Dubbi in merito alla distanza della rete dai confini intracomunitari e in merito al possibile impatto della misura sugli scambi intracomunitari, dato che non si tratta di una misura «de minimis»

- (15) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha osservato che a prima vista sussiste un potenziale impatto sul commercio in quanto il gas naturale è oggetto di scambi internazionali e gli impianti di distribuzione possono essere vicini al confine.

### 3.3. Dubbi in merito alla proprietà degli impianti di distribuzione di gas naturale e all'identità dei beneficiari dell'aiuto

- (16) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha fatto riferimento ad una precedente decisione su un caso analogo, la decisione 1999/705/CE del 20 luglio 1999 in merito agli aiuti di Stato concessi dai Paesi Bassi a favore di 633 distributori di benzina olandesi situati nelle regioni di confine con la Germania <sup>(4)</sup>. Detta decisione è stata confermata dalla Corte di giustizia con sentenza del 13 giugno 2002 <sup>(5)</sup>.

### 3.4. Dubbi in merito all'impatto sull'ambiente della misura

- (17) La Commissione ha osservato che nella notifica le autorità italiane non hanno chiaramente dimostrato che i benefici per l'ambiente che il regime dovrebbe produrre sarebbero reali.
- (18) Due punti sollevati nella decisione 1999/705/CE e nella successiva sentenza della Corte di cui al punto 16 sono particolarmente rilevanti ai fini del presente caso.

- (19) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha insistito sulla corretta individuazione del «beneficiario», che potrebbe essere un soggetto diverso e non coincidente con «l'impianto di distribuzione». Ciò avverrebbe per esempio se a) lo stesso proprietario possedesse oppure gestisse vari distributori, o b) lo stesso rivenditore presentasse più di una domanda di aiuto. Di fatto non è impossibile che una grande società petrolifera detenga il controllo di fatto della gestione di un impianto di distribuzione per effetto di un accordo di acquisto esclusivo o di un altro tipo di accordi.

- (20) Di conseguenza, per verificare che non vi sia un cumulo di aiuti incompatibile, la Commissione ha classificato i distributori in sei categorie, di cui le tre più pertinenti sono:

a) quella dei rivenditori/proprietari («dealer-owned/dealer-operated», di seguito «Do/Do»), in cui il rivenditore è proprietario del distributore che gestisce a proprio rischio ed è nel contempo vincolato alla compagnia petrolifera (fornitore) da un accordo di acquisto esclusivo;

b) quella dei rivenditori/locatari («company-owned/dealer-operated», di seguito «Co/Do») in cui il rivenditore è locatario del distributore che gestisce a proprio rischio ed è nel contempo vincolato al fornitore da un accordo di acquisto esclusivo;

c) quella dei rivenditori dipendenti («company-owned/company-operated», di seguito «Co/Co»), in cui il distributore è gestito da dipendenti o da controllate della compagnia petrolifera; essi non sopportano i rischi della gestione e non sono liberi di scegliere i loro fornitori.

- (21) L'onere di provare chi sia il reale proprietario degli impianti di distribuzione — e quale sia la natura del vincolo contrattuale che lega il fornitore al gestore incombe alle autorità italiane. A tal fine la Commissione ha rivolto alle autorità italiane due domande, vertenti rispettivamente su 1) la proposta di modificare il regime in modo da renderlo conforme a tutte le disposizioni del regolamento (CE) n. 69/2001 <sup>(6)</sup> e 2) l'assetto proprietario degli impianti di distribuzione e le dimensioni delle imprese beneficiarie. In particolare, la Commissione chiedeva di conoscere se tutti o parte dei nuovi distributori avrebbero fatto parte di una rete di vendita appartenente a grandi imprese o compagnie petrolifere internazionali.

<sup>(3)</sup> GU L 10 del 13.1.2001, pag. 30.

<sup>(4)</sup> GU L 280 del 30.10.1999, pag. 87.

<sup>(5)</sup> Causa C-382/99 «Regno dei Paesi Bassi contro Commissione delle Comunità europee», Racc. [2002] pag. I-5163.

<sup>(6)</sup> Cfr. nota 3.

(22) La Commissione ha ritenuto insufficienti le risposte delle autorità italiane. Infatti, da una parte, esse non erano in grado di escludere che domande di concessione del contributo potessero essere ripetutamente presentate da diversi impianti di distribuzione appartenenti ad una stessa grande impresa. D'altra parte esse non hanno prodotto prove del fatto che il rapporto contrattuale<sup>(7)</sup> fosse di natura tale da vincolare il gestore (il soggetto che gestisce gli impianti) al fornitore senza lasciargli alcun margine decisionale.

### 3.5. Dubbi in merito ai costi ammissibili

(23) La Commissione ha osservato che l'aiuto all'investimento non è chiaramente collegato ad alcun costo ammissibile ai sensi della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente<sup>(8)</sup>, in particolare del punto 37 di detta disciplina. D'altro canto gli aiuti all'investimento notificati nel quadro del regime di cui trattasi non rientrano in nessuna delle fattispecie previste ai punti 29 (aiuti per il superamento delle norme comunitarie), 30 (risparmio energetico), 31 (cogenerazione di elettricità e di calore) e 32 (aiuti per la promozione delle fonti di energia rinnovabili) della disciplina degli aiuti ambientali<sup>(9)</sup>.

### 3.6. Osservazioni conclusive

(24) Nonostante i suoi dubbi, la Commissione ha riconosciuto che vi era una presunzione a priori che le eventuali distorsioni di concorrenza sarebbero state certamente limitate.

(25) La Commissione ha anche osservato che il regime non era neppure conforme con altre discipline o orientamenti.

## 4. OSSERVAZIONI DELL'ITALIA

### 4.1. In merito all'impatto sull'ambiente della misura

(26) Nelle loro osservazioni, le autorità italiane esprimono il parere che per conseguire gli obiettivi di Kyoto — i quali sono stati recepiti sia nella legislazione comunitaria che in quella italiana — sia necessario intervenire su una delle attività umane più inquinanti, ossia il trasporto stradale (mobilità). Il CO<sub>2</sub>, il PM<sub>10</sub>, il PM<sub>2,5</sub> e l'NO<sub>2</sub> sono i principali agenti inquinanti prodotti da tale attività e il gas metano costituisce l'alternativa migliore ai carburanti tradizionali. La sua diffusione dovrebbe avere un impatto sia sul trasporto pubblico, sia sulle flotte di pubblica utilità, sia sul trasporto merci su strada (autotrasporto).

<sup>(7)</sup> Per esempio un accordo di acquisto esclusivo o un altro accordo vincolante — ed eventualmente speciali clausole di esclusiva che legano il fornitore e l'impianto di distribuzione.

<sup>(8)</sup> GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

<sup>(9)</sup> Nei punti da 68 a 71 della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente si fa riferimento all'impegno contenuto nel Protocollo di Kyoto, firmato dagli Stati membri e dalla Comunità, a limitare o ridurre le emissioni di gas ad effetto serra, ma si afferma anche che è «prematura definire fin d'ora le [...] condizioni di autorizzazione [degli aiuti eventualmente concessi dagli Stati membri a tal fine]».

(27) Inoltre, in Piemonte la circolazione delle automobili nei centri urbani con più di 10 000 abitanti è soggetta a limitazioni. A questo riguardo, il gas metano può svolgere una funzione importante nel conseguimento dell'obiettivo della mobilità sostenibile.

(28) L'asserito impatto sulle emissioni inquinanti della sostituzione dei veicoli alimentati a carburanti tradizionali (autobus, camion, furgoni, ecc.) con veicoli a metano trova conferma nei dati statistici forniti dalle autorità regionali piemontesi.

(29) La Commissione stessa ha proposto la sostituzione del 20 % della benzina e gasolio utilizzati nel settore del trasporto su strada con carburanti alternativi e il gas naturale è stato individuato come uno dei carburanti suscettibili di contribuire significativamente a questo obiettivo.

### 4.2. In merito all'entità dell'aiuto

(30) Nelle loro osservazioni, le autorità italiane ritengono che un contributo di 150 000 EUR per ogni impianto di distribuzione costituisca l'importo minimo necessario per stimolare e promuovere gli investimenti per la realizzazione delle infrastrutture sia come parte di un nuovo impianto di distribuzione di metano per autotrazione, sia come nuovo punto vendita (erogatore o pompa, con infrastruttura annessa) nell'ambito di un impianto esistente. L'importo di 150 000 EUR si basa sulla stima dell'incentivo minimo in un settore in cui la redditività alle normali condizioni di mercato è considerata ancora debole, a causa dei lunghi tempi di ammortamento del capitale e dei margini di profitto molto bassi. Ciò è provato dal fatto che negli ultimi 25 anni sono stati realizzati solamente sei punti vendita.

(31) A sostegno delle loro argomentazioni le autorità italiane hanno fornito alla Commissione stime del margine di esercizio di un proprietario di un impianto medio, basate sui costi calcolati per un ipotetico impianto di distribuzione del metano per autotrazione allacciato ad un metanodotto con pressione compresa tra 5 e 12 bar. Il margine di esercizio, al lordo dei costi variabili e dei costi fissi, risulta pari a 0,069 EUR/m<sup>3</sup> di gas venduto. Al netto dei costi variabili, il margine scende a 0,040 EUR/m<sup>3</sup> (margine mediamente applicato dal gestore), che può ulteriormente ridursi a causa dei costi fissi annuali (costi di personale, di manutenzione dell'impianto e amministrativi), stimati in 10 000 EUR annui.

(32) Nell'esempio citato dalle autorità italiane, soltanto il 2,51 % del fatturato annuo della stazione di servizio è riconducibile al metano.

#### 4.3. In merito ai costi di investimento per gli impianti di distribuzione

- (33) Nella risposta, le autorità italiane hanno fornito un elenco dettagliato dei costi d'investimento ammissibili. Si tratta esclusivamente dei macchinari e delle attrezzature indispensabili per l'erogazione del gas e per la sicurezza dell'impianto, e in particolare:
- cabina di misura
  - compressori
  - bombole di smorzamento
  - pannelli di controllo e quadri comando gas
  - struttura di contenimento compressori
  - gruppi frigoriferi
  - cabine elettriche
  - erogatori doppi ponderali
  - pensiline per la copertura degli erogatori di metano
  - altre eventuali attrezzature indispensabili per l'erogazione del metano e la sicurezza dell'impianto.
- (34) Il costo dei suddetti beni, i soli ammissibili alla sovvenzione, ammonta mediamente, secondo le autorità italiane, a circa 500 000 EUR, se riferiti a sistemi di compressione idonei a trattare pressioni di prelievo del gas comprese fra 5 e 12 bar.
- (35) Altri costi non ammissibili includono: gli allacciamenti alla rete di gas, alla rete elettrica e agli altri pubblici servizi (che mediamente ammontano a circa 100 000 EUR, con possibili oscillazioni che dipendono fortemente dalla distanza e dalla natura del terreno); l'acquisto di terreni; le opere edili (raccordi stradali); i costi accessori (progettazione, acquisizione dei necessari permessi e concessioni). Tali costi sono interamente a carico dell'investitore.
- (36) Benché non sia necessario analizzare ulteriormente gli importi relativi ai costi d'investimento, indicati dalle autorità italiane, di un punto di vendita addizionale per il gas naturale in una stazione di rifornimento già esistente, dal momento che viene adottata, in rapporto alla misura proposta, una decisione di non aiuto, la Commissione ritiene accettabile un importo massimo di 300 000 euro per i costi di realizzazione di una postazione di rifornimento a gas, sulla base delle condizioni di mercato in altri Stati membri.

#### 4.4. In merito alla distanza della rete dalle frontiere intracomunitarie e al possibile impatto della misura sugli scambi tra gli Stati membri

- (37) Data la struttura particolare dell'offerta nazionale, e viste le scelte strategiche compiute in passato per diversificare l'offerta e per ridurre la dipendenza dal petrolio, l'Italia presenta una quota molto elevata di metano tra i principali carburanti per autotrazione.
- (38) La seguente tabella mette a confronto la situazione in Italia con quella degli altri paesi europei <sup>(10)</sup>.

Paese	Impianti di GPL	Impianti di metano
Austria	15	8
Belgio	625	8
Bulgaria	36	0
Croazia	16	1
Danimarca	465	1
Finlandia	3	5
Francia	1 962	12
Germania	396	356 (51 in costruzione)
Grecia	35	n.d.
Irlanda	150	2
Italia	2 126	402
Lussemburgo	12	5
Norvegia	31	4
Paesi Bassi	2 200	9
Polonia	3 300	8
Portogallo	140	5
Regno Unito	1 254	13
Repubblica Ceca	350	12
Russia	342	208
Slovacchia	25	4
Slovenia	6	n.d.
Spagna	39	10
Svezia	11	23
Svizzera	14	27
Turchia	181	3
Ucraina	n.a.	87
Ungheria	40	3

<sup>(10)</sup> Fonte: Assogasliquidi Consorzio ECOGAS.

- (39) La seguente tabella mette a confronto la situazione nelle varie regioni italiane.

Regione	Impianti di metano
Valle d'Aosta	0
Piemonte	12 <sup>(1)</sup>
Liguria	7
Lombardia	29
Veneto	68
Friuli-Venezia Giulia	4
Trentino-Alto Adige	3
Emilia-Romagna	81
Marche	44
Abruzzo	12
Molise	3
Toscana	51
Umbria	16
Lazio	13
Puglia	20
Campania	19
Basilicata	3
Calabria	1
Sicilia	6
Sardegna	0
«Pompe bianche» (impianti indipendenti, non dettagliati a livello regionale): tutti i tipi di carburante	[976]
Totale Italia	392

(<sup>1</sup>) La cifra per il Piemonte sale a 14 se si tiene conto di 2 «pompe bianche».

- (40) Tra i 1 974 <sup>(11)</sup> impianti di distribuzione di carburante per autotrazione esistenti in Piemonte (nel 1980 ne esistevano 3 753), gli impianti autorizzati anche all'erogazione di metano sono 14, di cui 12 funzionanti; di questi ultimi sei sono stati costruiti negli ultimi 25 anni. Le province di Torino e Alessandria presentano la quota più elevata (ognuna sei impianti), seguite da Cuneo e Novara, nelle quali esiste rispettivamente un solo impianto. Asti, Biella, Vercellina e Vercelli non hanno alcun impianto.

- (41) Lo stanziamento previsto consentirà la realizzazione di soli 33 impianti. Sul lato della domanda, in Piemonte

circolano circa 5 500 veicoli a metano (corrispondenti allo 0,16 % del parco veicolare). A livello italiano i veicoli a metano sono circa 330 000, pari allo 0,80 % del parco veicolare.

- (42) Per quanto riguarda la vicinanza degli impianti al confine con la Francia e il possibile impatto sugli scambi tra Stati membri, le autorità italiane hanno formulato le argomentazioni che si riportano di seguito.

— L'autonomia dei veicoli a metano è dell'ordine di 300 km; pertanto il rifornimento con metano deve necessariamente avvenire presso i punti vendita raggiungibili durante l'orario di apertura (la vigente normativa italiana esclude la possibilità del ricorso al self service).

— La distribuzione territoriale dei metanodotti condiziona fortemente la localizzazione degli impianti che, per essere economicamente redditizi, devono essere localizzati a breve distanza dal metanodotto più vicino. La cartografia fornita dalle autorità regionali indica il percorso dei due metanodotti più vicini al confine tra Italia e Francia: 1) il metanodotto «Val di Susa» collega Salbertrand a Bardonecchia, via Oulx; 2) il metanodotto «Val Chisone» segue l'allineamento della valle tra Roure e Cesana Torinese, a metà strada tra Sestrière e Clavière, sul confine francese. I due metanodotti sono collegati attraverso Sauze d'Oulx.

— Le autorità regionali piemontesi sostengono che le stazioni di servizio del gas metano in Italia non sono affatto in concorrenza con impianti francesi esistenti o futuri e che non falsano o minacciano di falsare la concorrenza in maniera tale da pregiudicare gli scambi tra Stati membri ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Al contrario, il previsto incremento dei veicoli a metano in Piemonte potrebbe — grazie all'aumento dei flussi di traffico transfrontaliero — determinare un aumento delle vendite di metano anche nelle stazioni di servizio non italiane, localizzate in Francia o in altri Stati membri.

- (43) In conclusione, la situazione descritta sopra esclude ogni impatto negativo a livello transfrontaliero dei distributori di metano piemontesi e suggerisce per il momento semplicemente un impatto localizzato — ossia regionale — della misura, e un potenziale impatto positivo per il futuro.

#### 4.5. In merito alla proprietà degli impianti di distribuzione di metano e all'identità dei beneficiari dell'aiuto (natura dell'accordo tra fornitore e gestore)

- (44) Il settore dell'offerta di carburanti (distribuzione) è stato liberalizzato nel 1998 <sup>(12)</sup>.

(<sup>11</sup>) Situazione aggiornata al giugno 2003.

(<sup>12</sup>) A seguito del D. Lgs. n. 32/1998.

- (45) Hanno titolo all'autorizzazione tutti gli operatori che presentino i requisiti soggettivi e oggettivi (sicurezza, standard minimi di servizio, tutela dell'ambiente, ecc.). L'autorizzazione viene rilasciata dall'amministrazione comunale competente. La misura non fa distinzione in funzione delle dimensioni o del potere di mercato degli investitori ed è destinata sia alle grandi aziende petrolifere che ai gestori indipendenti, già presenti sul mercato o che desiderano entrarvi. I limiti di bilancio consentono solo la realizzazione di 33 impianti; i beneficiari verranno selezionati sulla base di una procedura aperta (bando di gara).
- (46) Il titolare dell'autorizzazione può decidere di gestire direttamente il proprio impianto o di affidarlo a terzi (gestori) sulla base di un contratto di cessione gratuita in uso della durata non inferiore a sei anni (rinnovabile) o di un contratto di fornitura di carburanti <sup>(13)</sup>.
- (47) I titolari dell'autorizzazione possono essere o aziende petrolifere con proprio marchio (ERG, Tamoil), o soggetti indipendenti (i cosiddetti retisti). Sulla base dei dati forniti dalle autorità italiane, le aziende petrolifere con proprio marchio sono titolari di circa il 65 % degli impianti esistenti in Piemonte, mentre i soggetti indipendenti sono titolari del restante 35 %.
- (48) Quando il titolare dell'autorizzazione è una compagnia petrolifera, il modello prevalente — sia nella Regione Piemonte che a livello nazionale — è quello degli impianti di distribuzione di proprietà della compagnia petrolifera, ma gestiti da un terzo («Co/Do»), nel cui caso il rivenditore prende in locazione la stazione di servizio, che gestisce a proprio rischio, ed è vincolato al fornitore-licenziatario da un accordo esclusivo di acquisto (somministrazione) o da un contratto di cessione gratuita in uso (comodato petrolifero) <sup>(14)</sup>. In questo caso, l'impianto di distribuzione ha il marchio della compagnia petrolifera proprietaria della struttura, la quale effettua tutti gli investimenti necessari per la trasformazione e l'ammmodernamento dell'impianto. Il gestore acquista i carburanti dalla compagnia petrolifera pagando la merce con una dilazione pari a tre/quattro giorni. Il gestore, che è diventato proprietario esclusivo dei carburanti (metano/GPL), li rivende ad un prezzo liberamente fissato, ma la compagnia può consigliare un prezzo di vendita al pubblico e/o indicare un prezzo massimo.
- (49) In Piemonte, solo in dieci casi è stato adottato il modello «Co/Co», in cui la società petrolifera proprietaria della stazione di servizio ne assicura direttamente anche la gestione. Nessuna di tali stazioni di servizio vende metano.
- (50) I contratti/accordi tra le compagnie petrolifere (proprietario-titolare dell'autorizzazione) e l'associazione dei gestori sono stati notificati ed approvati dalla Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.
- (51) Per il restante 35 % degli impianti — in cui i rivenditori sono anche proprietari «Do/Do» — il gestore (retista) stipula un contratto con una compagnia petrolifera che prevede l'utilizzo del marchio e l'acquisto in esclusiva dei carburanti <sup>(15)</sup>.

#### 5. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

- (52) Tutte le parti interessate che hanno trasmesso osservazioni, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 659/1999 <sup>(16)</sup>, sono concordi nel sostenere la posizione della Regione Piemonte per quanto riguarda la necessità di promuovere l'uso del metano nel settore dei trasporti per finalità ambientali.
- (53) OMV Erdgas sottolinea i benefici effetti sull'ambiente che l'iniziativa proposta dovrebbe comportare per l'ambiente e l'importanza di promuovere l'uso del metano come obiettivo di politica ambientale. L'uso del metano come combustibile per autotrazione ha comportato un considerevole sforzo di riconversione da parte delle principali case automobilistiche in Europa (Fiat, Opel, Volvo, Renault, VW, Ford e Mercedes) e sta anche influenzando profondamente il settore degli autoveicoli commerciali. Tuttavia, il mercato del metano non ha ancora raggiunto un grado avanzato di maturità e necessita di ulteriori investimenti. Il primo passo in tale direzione consiste nello sviluppo di un'adeguata infrastruttura di stazioni di servizio che, dato il numero limitato di veicoli alimentati a metano che circolano in Europa, non è ancora redditizia. La proposta di direttiva presentata dalla Commissione il 7 novembre 2001 ha stabilito come obiettivo, entro il 2020, un utilizzo del metano per autotrazione pari al 10 % del mercato dei combustibili <sup>(17)</sup>. Conseguentemente, appare necessario e giustificato fornire un sostegno alla realizzazione dell'infrastruttura per il gas metano. OMV Erdgas sottolinea inoltre la rilevante differenza del regime proposto dal Piemonte rispetto al progetto olandese, il quale prevede la concessione di aiuti alle stazioni di servizio olandesi ubicate alla frontiera con la Germania per compensare il differenziale di accisa applicata nelle regioni frontaliere e consente in tal modo ai distributori olandesi di competere con le stazioni di servizio tedesche al di là del confine ad uguali condizioni. Ciò non avviene nel caso del Piemonte.

<sup>(13)</sup> Detti rispettivamente *contratto di comodato* e *contratto di somministrazione*.

<sup>(14)</sup> Con riferimento alla discussione sul precedente olandese, cfr. punti da 17 a 22.

<sup>(15)</sup> Denominato «contratto di convenzionamento»; tali contratti hanno una durata variabile, spesso annuale, e comunque inferiore al quinquennio.

<sup>(16)</sup> Cfr. nota 1.

<sup>(17)</sup> Tali osservazioni non sono state considerate in maniera approfondita dalla Commissione alla luce della conclusione della valutazione della misura in oggetto come non-aiuto, anche se esse non sono necessariamente condivise pienamente dalla Commissione.

(54) Anche il governo federale della Germania sottolinea, nelle sue osservazioni, la sostanziale differenza tra i casi olandese ed italiano. Innanzitutto, è evidente che la regola «de minimis» non trova applicazione al provvedimento adottato dalla Regione Piemonte e qualsiasi discussione su tale argomento sarebbe priva di scopo. D'altro canto, il governo tedesco ritiene che la misura in oggetto rientri nella disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente e debba essere valutata alla luce della stessa, a motivo del suo obiettivo dichiarato (che va tenuto distinto dall'effetto). Le altre argomentazioni addotte dal governo tedesco non sono diverse da quelle esposte da OMV Erdgas<sup>(18)</sup>.

(55) BGW (Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft), l'Associazione federale dell'industria idrica e del gas, plaude all'iniziativa della Regione Piemonte e illustra analoghi sviluppi e le azioni intraprese in Germania ai fini della realizzazione di un mercato del metano per autotrazione. L'argomento principale è che gli impianti di distribuzione del gas metano in Italia non sono affatto in competizione con i distributori tedeschi e non vi è alcun indizio di distorsione o minaccia di distorsione della concorrenza che pregiudichi gli scambi tra Stati membri ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE. Al contrario, il previsto aumento del numero degli autoveicoli alimentati a metano in Piemonte potrebbe — grazie ad un aumento dei flussi di traffico transfrontaliero — comportare un aumento delle vendite di metano anche nelle stazioni di servizio tedesche, il che costituisce di per sé uno sviluppo positivo. Giova notare che la stessa argomentazione è stata utilizzata dalle autorità regionali del Piemonte con riferimento alla Francia.

## 6. VALUTAZIONE

### 6.1. Legittimità dell'aiuto

(56) Le autorità italiane hanno soddisfatto l'obbligo ad esse incombente ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato notificando l'aiuto alla Commissione prima di darvi esecuzione.

### 6.2. Sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1

(57) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui

incidano sugli scambi tra gli 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».

(58) Il provvedimento del Piemonte costituisce un vantaggio concesso tramite risorse pubbliche (contributi pari a 150 000 EUR dal bilancio della Regione Piemonte) a favore di talune imprese (i titolari di autorizzazione, i proprietari delle stazioni di servizio). Pertanto il provvedimento ha una finalità selettiva. Tuttavia, sulla base delle prove addotte dalle autorità italiane dopo che la Commissione aveva deciso di avviare il procedimento formale di indagine, l'effetto sugli scambi tra Stati membri ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato è risultato essere nullo.

(59) Va tuttavia osservato che il provvedimento potrebbe pregiudicare gli scambi se vi fosse concorrenza tra i distributori italiani che ricevono un sussidio dalla Regione Piemonte ed i distributori di metano di un altro Stato membro. In tale contesto, giova sottolineare che l'unico Stato membro con il quale la Regione Piemonte ha una frontiera comune è la Francia. Per la maggior parte, il confine è segnato da montagne il cui attraversamento con un autoveicolo è possibile soltanto attraverso i passi alpini oppure attraverso trafori autostradali a pedaggio. Inoltre, i distributori devono essere collegati ai gasdotti esistenti entro i confini regionali; come già indicato, i due gasdotti più vicini alla frontiera tra il Piemonte e la Francia attraversano le Alpi a Bardonecchia ed a Cesana Torinese, località accessibili dalla Francia attraverso, rispettivamente, il traforo a pedaggio del Frejus ed il passo di Montgenèvre. Contrariamente a quanto avveniva nel caso oggetto della decisione 1999/705/CE, non è pertanto concepibile che un automobilista possa varcare la frontiera allo scopo di acquistare metano ad un prezzo inferiore; tanto più che l'autonomia di un motore alimentato a metano è inferiore a quello di un autoveicolo a benzina (300 km contro almeno 600 km) ed il rifornimento di metano può essere fatto soltanto durante l'orario di apertura della stazione di servizio.

(60) Va altresì osservato che gli scambi potrebbero essere pregiudicati dalla misura se la stessa impresa potesse ricevere più sussidi per la costruzione di altrettanti impianti di distribuzione del metano. A tale riguardo si segnala che, per motivi di bilancio, è prevista la costruzione di soli 33 nuovi distributori. I sussidi saranno attribuiti a seguito di bando di gara pubblica. In pratica, soltanto le stazioni di servizio esistenti riceveranno i contributi, giacché una stazione di servizio non potrà mai essere redditizia se si limita a vendere soltanto metano. Delle 1 974 stazioni di servizio esistenti nella Regione Piemonte, soltanto 10 sono gestite direttamente dalla società proprietaria («Co/Co»), vale a dire dalla società petrolifera stessa. I rimanenti 1 964 impianti di

<sup>(18)</sup> Il governo tedesco cita altri documenti o programmi della Commissione a sostegno della sua posizione: il Libro verde della Commissione — Verso una strategia europea di sicurezza dell'approvvigionamento energetico. Direttiva 1999/30/CE (concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il particolato di varie sostanze); il Libro bianco della Commissione «La politica europea dei trasporti fino al 2010»; i programmi comunitari di R&S CIVITAS I e CIVITAS II (trasporti urbani puliti); la comunicazione della Commissione sui «carburanti alternativi per il trasporto stradale e su una serie di misure per promuovere l'uso dei biocarburanti» [COM(2001) 547 def.].

distribuzione sono gestiti da rivenditori che ne sono proprietari «Do/Do» (per il 35 % circa), mentre nel 65 % circa sono di proprietà della compagnia petrolifera, ma gestiti da un terzo («Co/Do»). Nella presente fattispecie non vi è un meccanismo simile alla clausola relativa al sistema di gestione dei prezzi (SGP) in base alla quale, nei modelli «Do/Do» e «Co/Do», il sussidio va a compensare la compagnia petrolifera, come avveniva nel caso oggetto della decisione 1999/705/CE<sup>(19)</sup> della Commissione. Pertanto, la medesima società può ricevere diversi sussidi soltanto nel modello «Co/Co». Supponendo che i 33 sussidi saranno distribuiti in proporzione alle quote dei tipi di impianti esistenti «Co/Co», «Do/Do» e «Co/Do», non è possibile che una compagnia petrolifera riceva più sussidi. Inoltre, è d'uopo menzionare che attualmente nessuna delle 14 stazioni di servizio che vendono metano è del tipo «Co/Co». In aggiunta le autorità italiane si sono impegnate a non concedere alcun aiuto a questo tipo di stazioni di servizio. In base a tali considerazioni, è pertanto inconcepibile che una compagnia petrolifera possa ricevere diversi sussidi, e che ciò possa incidere sugli scambi tra Stati membri ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.

### 6.3. Conclusione

- (61) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il regime di aiuti notificato dalla Regione Piemonte per

l'estensione della rete di distribuzione per la vendita di gas naturale per autotrazione, non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

La misura cui l'Italia, Regione Piemonte, intende dare esecuzione ai fini della riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra, con la «Delibera della Giunta Regionale (DGR) n. 67-7675 del 11 novembre 2002» non costituisce un aiuto di Stato.

#### Articolo 2

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 26 novembre 2003.

*Per la Commissione*

Mario MONTI

*Membro della Commissione*

---

<sup>(19)</sup> Si veda in particolare il punto 85 della decisione.