

POMOC PAŃSTWA – WŁOCHY**Pomoc państwa nr SA.33412 (2012/C) (ex 2011/N) – Rozszerzenie programu pomocy na rozwój połączeń logistycznych oraz zwiększenie stopnia intermodalności (Ecobonus)****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2012/C 301/03)

Pismem z dnia 25 lipca 2012 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Włochy o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyni postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
Office: J-70, 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Nr faksu +32 22961242

Uwagi te zostaną przekazane Republice Włoskiej. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

I. PROCEDURA

Zgłoszeniem elektronicznym z dnia 27 lipca 2011 r. władze włoskie poinformowały Komisję, zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE, o swoim zamiarze przedłużenia programu pomocy mającego na celu zachęcenie do zmiany transportu drogowego towarów ciężkich na transport morski. Zgłoszenie zostało zarejestrowane pod numerem sprawy SA.33412.

Dnia 14 września 2011 r. odbyło się spotkanie służb Komisji i przedstawicieli Włoch. W następstwie tego spotkania Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje na temat zgłoszonego środka w dniu 23 września 2011 r., 9 grudnia 2011 r., 7 marca 2012 r. oraz 16 maja 2012 r. Władze włoskie przekazały wymagane informacje w dniach 19 października 2011 r., 9 listopada 2011 r., 11 stycznia 2012 r., 19 marca 2012 r. i 12 czerwca 2012 r.

II. OPIS ŚRODKA, W ODNIESIENIU DO KTÓREGO KOMISJA WSZCZYNA POSTĘPOWANIE

Środek stanowi przedłużenie na 2010 i 2011 r. programu pomocy państwa mającego na celu wsparcie zmiany transportu drogowego towarów ciężkich na transport morski.

Pierwotny program pomocy został zatwierdzony przez Komisję na okres od 1 stycznia 2007 r. do 31 grudnia 2009 r. decyzją z dnia 26 kwietnia 2005 r. (zwaną dalej decyzją z 2005 r.).

W ramach tego programu beneficjenci mają obowiązek utrzymać przez okres trzech kolejnych lat od zakończenia udzielania pomocy taką samą liczbę kursów lub taką samą ilość transportowanych towarów jak w okresie dotowania.

Zmiany do poprzedniego programu dotyczą przedłużenia okresu obowiązywania pierwotnego programu oraz zmniejszenia budżetu w porównaniu z latami 2007-2009. Dotacje zostaną przyznane przedsiębiorstwom transportu drogowego, które zamiast transportu drogowego wykorzystują istniejące lub nowe trasy morskie.

Władze włoskie wyjaśniły, że spełnienie celów zakładających stabilizację zmiany środków transportu spowodowaną przez pierwotny program jak również dalszy rozwój dotowanych linii zostało zakłócone w wyniku kryzysu gospodarczego. W związku z tym funkcjonowanie połączeń wymaga dalszego finansowania po wygaśnięciu pierwotnego programu.

III. OCENA

Komisja podjęła decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w odniesieniu do zgłoszonego środka zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE.

Komisja uważa, że w ramach nowego programu bezpośrednim beneficjentem będą przedsiębiorstwa transportu drogowego, które wykorzystują istniejące lub nowe trasy morskie zamiast transportu drogowego, tak aby promować przeniesienie przewozu ciężkich towarów z transportu drogowego na morski.

Komisja uważa, że program przynosi korzyści przedsiębiorstwom transportu drogowego oraz stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE na tym poziomie.

Ponadto Komisja stwierdza wstępnie, że przewoźników zapewniających transport morski dla przedsiębiorstw transportu drogowego również można uznać za beneficjentów programu,

choć nie bezpośrednio, ponieważ dotacje przyznane przedsiębiorstwom transportu drogowego wpływają pozytywnie na popyt na usługi transportu morskiego, a tym samym prawdopodobnie doprowadzają do wzrostu przychodów na poziomie przewoźników.

Komisja zauważa również, że zgłoszone przedłużenie programu wydaje się być sprzeczne z warunkiem zawartym w decyzji z 2005 r., zgodnie z którym przedsiębiorstwa transportu drogowego korzystające z pierwotnie zatwierdzonego programu pomocy zobowiązują się do utrzymania przez okres trzech kolejnych lat po zakończeniu udzielania pomocy taką samą liczbę kursów lub taką samą ilość transportowanych towarów jak w okresie dotowania, bez otrzymywania pomocy. Komisja stwierdza, że warunek ten został uwzględniony podczas oceny zgodności pierwotnego programu.

Dlatego Komisja uważa na tym etapie, że poprzez dalsze przyznawanie dotacji omawianym trasom po pierwotnie uzgodnionym okresie trzech lat, Włochy naruszyłyby decyzję z 2005 r. Wdrożenie zgłoszonego przedłużenia programu stanowiłoby zatem wykorzystanie pomocy niezgodnie z przeznaczeniem w rozumieniu art. 1 lit. g) rozporządzenia 659/99.

Ponadto Komisja będzie również musiała ocenić zgodność każdej ewentualnej pomocy na szczeblu przewoźników zapew-

nających usługi transportu morskiego dla przedsiębiorstw transportu drogowego – o ile mogą oni zostać uznani za pośrednich beneficjentów programu – na podstawie wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego. Sekcja 10 wytycznych określa kryteria zgodności dla pomocy na uruchomienie krótkodystansowych linii transportu morskiego oraz w szczególności stwierdza, że pomoc może zostać przyznana w powiązaniu z nową trasą lub poprawą usług na istniejącej trasie. Ponadto czas trwania takiej pomocy nie może przekraczać trzech lat, a usługi, które są przedmiotem programu, muszą być opłacalne z ekonomicznego punktu widzenia po okresie, w którym kwalifikują się one do objęcia finansowaniem publicznym.

Biorąc pod uwagę, że w tym przypadku pomoc, z której korzystają przewoźnicy morscy, byłaby przeznaczona na finansowanie funkcjonowania istniejących tras, a jej czas trwania przekraczałby trzy lata, Komisja ma na tym etapie wątpliwości co do zgodności zmienionego programu zgłoszonego w przedmiotowej sprawie.

Podsumowując, Komisja na obecnym etapie ma wątpliwości, czy zgłoszone przedłużenie programu pomocy na rozwój połączeń logistycznych i zwiększanie stopnia intermodalności we Włoszech może zostać uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym.

TEKST PISMA

„La Commissione desidera informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare un procedimento ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con notifica elettronica del 27 luglio 2011, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, la propria intenzione di prorogare un regime di aiuti che si prefigge di incoraggiare il trasferimento dei mezzi pesanti dalla modalità stradale a quella marittima. La notifica è stata protocollata con il numero di caso SA.33412.
- (2) Il 14 settembre 2011 si è svolta una riunione tra la Commissione e i rappresentanti delle autorità italiane. A seguito di tale riunione, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni in merito alla misura notificata in data 23 settembre 2011, 9 dicembre 2011, 7 marzo 2012 e 16 maggio 2012. Le autorità italiane hanno trasmesso le informazioni richieste in data 19 ottobre 2011, 9 novembre 2011, 11 gennaio 2012, 19 marzo 2012 e 12 giugno 2012.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA**2.1. Contesto**

- (3) La misura prevede la proroga di un regime di aiuti di Stato volto a sostenere il trasferimento modale, ossia il passaggio degli automezzi pesanti dalla strada alle vie marittime. Saranno concesse sovvenzioni alle imprese di autotrasporto che utilizzano le vie marittime nuove o esistenti anziché il trasporto su strada.
- (4) Il regime di aiuti iniziale è stato autorizzato dalla Commissione il 26 aprile 2005 per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2007 e il 31 dicembre 2009 (di seguito "la decisione del 2005")⁽¹⁾.
- (5) In base a tale regime, i beneficiari avevano l'obbligo di mantenere - per il triennio successivo alla scadenza del regime - lo stesso numero di viaggi effettuati o lo stesso quantitativo di merci trasportate nel periodo oggetto dell'aiuto⁽²⁾.
- (6) Il punto 26 della decisione del 2005 stabilisce l'obbligo per le autorità italiane di informare regolarmente la Commissione in merito all'evoluzione e all'impatto degli aiuti sulla politica in materia di trasporti e sull'ambiente.
- (7) La Commissione ha ricevuto una relazione sull'attuazione del regime che sottolinea le principali tendenze del mercato fra il 2007 e il 2009 e mette in luce l'esigenza di attuare un regime sostitutivo biennale.
- (8) La relazione sottolinea tra l'altro i seguenti aspetti:
- (a) l'importo complessivo di aiuti effettivamente concesso è stato inferiore a quello previsto e autorizzato dalla decisione del 2005;

- (b) è stato registrato un costante aumento del numero di viaggi sulle tratte nazionali, come illustrato nella tabella seguente:

Frequenza	2007	2008	2009
Tratte nazionali	325 819	349 406	372 110
Tratte UE⁽¹⁾	136 030	139 722	107 203
Totale	461 849	489 128	479 313

⁽¹⁾ La stragrande maggioranza di tali viaggi sono da e verso la Spagna.

Va sottolineato che il calo del numero di viaggi registrato nel 2009 per quanto riguarda le rotte UE - che ha determinato implicitamente una diminuzione del livello dei contributi pubblici - è una diretta conseguenza del rallentamento economico che ha avuto pesanti effetti sul mercato;

- (c) l'evoluzione in termini di volume delle merci segue un andamento analogo, con un aumento stabile sulle tratte nazionali e una diminuzione sulle tratte intra-UE. Il volume complessivo delle merci è tuttavia aumentato costantemente nel periodo di riferimento;
- (d) secondo le previsioni, il numero totale di viaggi nel 2010 dovrebbe essere pari a 564 519.

2.2. Obiettivo del regime di aiuti

- (9) Come specificato al punto 3, l'obiettivo del regime è quello di agevolare il trasferimento modale delle merci dalla strada alle vie marittime.

2.3. Base giuridica nazionale

- (10) Il regime di aiuti si basa sulle seguenti disposizioni:
- (a) articolo 3, comma 2-quater, del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209 convertito, con modificazioni, in legge 22 novembre 2002, n. 265;
- (b) D.P.R. 11 aprile 2006, n. 205;
- (c) articolo 2, comma 250, della legge 23 dicembre 2009, n. 191;
- (d) decreto del 31 gennaio 2011; con tale decreto viene approvata la proroga per il 2010; il corrispondente decreto per il 2011 è già stato concordato e verrà emesso previa autorizzazione dell'attuale proroga da parte della Commissione.

2.4. Dotazione di bilancio

- (11) La dotazione prevista per la proroga proposta ammonta in totale a 60 milioni (30 milioni di EUR per il 2010 e 30 milioni per il 2011).

⁽¹⁾ Aiuto di Stato N 496/2003, GU C 79 dell'1.4.2006.

⁽²⁾ Cfr. punti 7, 21, 28 e 29 della decisione del 2005.

2.5. Durata

- (12) Le autorità italiane hanno notificato la proroga del regime per un periodo di due anni (2010 e 2011). Hanno altresì confermato che non è stato finora concesso alcun aiuto per la fornitura di servizi marittimi nel 2010 e nel 2011 e che la misura sarà attuata solo dopo l'autorizzazione da parte della Commissione.

2.6. Modifiche del regime di aiuti di Stato

- (13) Le modifiche notificate dalle autorità italiane riguardano:
- (a) la proroga del regime di aiuti per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2010 e il 31 dicembre 2011;
 - (b) un nuovo stanziamento complessivo di 60 milioni di EUR, equivalenti a 30 milioni l'anno per il periodo oggetto della proroga.
- (14) Le autorità italiane hanno confermato che durante il periodo della proroga non verranno attuati interventi di accompagnamento quali autorizzati dalla decisione del 2005.

2.7. Giustificazione della proroga

- (15) Le autorità italiane hanno specificato che il conseguimento degli obiettivi previsti (stabilizzare il trasferimento modale, avviato con il regime iniziale, e sviluppare ulteriormente le tratte incentivate) è stato compromesso a causa della crisi economica.

2.8. Cumulo

- (16) La possibilità di cumulo con contributi regionali previsti per il medesimo scopo è limitata al 30% delle spese totali di trasporto.

2.9. Beneficiari

- (17) Possono richiedere sovvenzioni in base al regime tutte le imprese di autotrasporto dell'UE, compresi i raggruppamenti temporanei o permanenti, così come le associazioni di operatori del trasporto che imbarchino su navi merci i propri veicoli e cassemobili (accompagnati o meno dai relativi autisti) al fine di percorrere le tratte marittime individuate con decreto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2.10. Forma e intensità dell'aiuto

- (18) Il regime prevede l'erogazione di contributi a fondo perduto la cui entità è commisurata al differenziale esistente tra costi esterni del trasporto su strada e quelli del trasporto marittimo.
- (19) Il calcolo della differenza si fonderà sui risultati dello studio aggiornato realizzato dall'associazione "Amici della terra" ⁽³⁾. I fattori presi in considerazione per questi calcoli sono i gas serra, l'inquinamento atmosferico, il rumore, la congestione e gli incidenti.

⁽³⁾ P.L. Lombard e A. Malocchi, Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto, Milano, Franco Angeli.

- (20) Dallo studio emerge che su un tragitto di 100 km percorso via strada un mezzo pesante di 14 metri lineari genera un costo esterno pari a circa 212,58 EUR, mentre per lo stesso tragitto percorso via mare il costo esterno è stimato intorno ai 79,37 EUR. Il differenziale che ne deriva, pari a 133,21 euro per un tragitto di 100 km, costituisce il valore medio da porre a base degli sconti da riconoscere agli autotrasportatori per l'utilizzo delle "autostrade del mare". Tale valore sarà modulato tenendo conto delle particolari condizioni di mercato sulle diverse direttrici.

2.11. Procedimento

- (21) I beneficiari dovranno effettuare un determinato numero di viaggi che sarà fissato annualmente per ciascuna tratta. Le imprese di autotrasporto richiedenti dovranno effettuare ogni anno almeno 80 viaggi su ciascuna tratta.
- (22) Oltre al normale aiuto, è stato altresì previsto un ulteriore contributo da riconoscere ai soggetti che raggiungano il livello di 1 600 viaggi annui per ciascuna tratta. Non è comunque possibile superare la percentuale massima di intensità dell'aiuto, prevista al 30%. Lo scopo dell'aiuto aggiuntivo è incentivare la formazione di aggregazioni e l'aumento del tasso di utilizzo delle navi utilizzate per il trasporto merci.
- (23) Le tratte marittime ammissibili saranno individuate con decreto ministeriale sulla base dei seguenti criteri:
- (a) idoneità della tratta marittima a favorire il trasferimento di consistenti quote di traffico dalla modalità stradale a quella marittima;
 - (b) idoneità della tratta marittima a ridurre la congestione stradale sulla rete viaria nazionale;
 - (c) prevedibile miglioramento degli standard ambientali ottenibile a seguito della percorrenza della tratta marittima, in luogo del corrispondente percorso stradale.
- (24) Le nuove tratte marittime saranno scelte fra quelle oggi non sufficientemente servite via mare.
- (25) Le istanze per accedere ai contributi devono contenere l'impegno dei beneficiari a mantenere - per il triennio successivo alla scadenza del regime - lo stesso numero di viaggi effettuati o lo stesso quantitativo di merci trasportate nel periodo oggetto dell'aiuto.
- (26) I contributi saranno erogati soltanto a condizione che i livelli tariffari si mantengano costanti, in linea con il tasso di inflazione.
- (27) L'erogazione dei contributi può avvenire retroattivamente, a seguito della valutazione dei documenti pertinenti e nei limiti dei fondi disponibili e destinati a questo scopo specifico. Qualora i contributi da erogare superino i fondi disponibili per l'anno di competenza, la misura dei contributi sarà definita con apposito provvedimento ministeriale.

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

- (28) L'obiettivo del regime iniziale, quale autorizzato mediante la decisione del 2005 - relativa a tre anni di incentivi seguiti da tre anni di attività senza aiuti - era quello di permettere un consistente trasferimento di quote di traffico pesante dalla strada al trasporto combinato strada-mare. Secondo le previsioni, la stabilizzazione di questo trasferimento intermodale si poteva considerare realizzata quando il traffico marittimo, in termini di viaggi e di tonnellaggio, fosse aumentato di un terzo nel 2011 rispetto al 2007. Tale valore di riferimento era stato stimato sulla base di uno studio effettuato da CETENA e COFIR nel giugno 2002 come parte del Programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale.
- (29) A partire dal secondo semestre del 2008, il peggioramento della situazione economica ha tuttavia influenzato i risultati previsti per il regime per il periodo 2007-2009. La crisi economica ha colpito le imprese di autotrasporto che beneficiavano del regime di aiuto in una fase intermedia della sua attuazione, rendendo difficile conseguire la stabilizzazione degli effetti previsti per il trasporto intermodale. A tale proposito, un esempio a livello quantitativo è la tendenza, con il passare del tempo, ad una diminuzione del numero di viaggi effettuati e di tonnellate trasportate dovuta al calo dei contratti e alla crisi economica.

4. VALUTAZIONE DELL'AUTO

4.1. Esistenza di aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE

- (30) La Commissione rileva che le modifiche apportate rispetto al regime iniziale riguardano la proroga della durata del regime iniziale e la nuova dotazione di bilancio.
- (31) La Commissione osserva inoltre che, al contrario del regime precedente⁽⁴⁾, non verranno concessi contributi per sostenere interventi di accompagnamento destinati a incentivare forme di aggregazione fra imprese, azioni di formazione o acquisti di apparecchiature elettroniche (hardware) e programmi informatici (software).
- (32) Per le ragioni sottolineate ai punti da 31 a 33 della decisione del 2005, la Commissione ritiene che il regime conferisca un vantaggio agli autotrasportatori e che, a tale livello, si configuri come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Le modifiche al regime notificate non incidono su questa conclusione.
- (33) La Commissione ritiene inoltre, in via preliminare, che anche gli operatori che forniscono servizi di trasporto marittimo agli autotrasportatori possano essere considerati beneficiari del regime, pur se in modo indiretto, in quanto i contributi concessi agli autotrasportatori hanno effetti positivi per la domanda di servizi di trasporto marittimo, determinando un potenziale aumento delle entrate al livello dei trasportatori marittimi.
- (34) Hanno altresì confermato che non è stato finora concesso alcun aiuto per la gestione di servizi marittimi nel 2010 e

nel 2011 e che la misura sarà attuata solo dopo l'autorizzazione da parte della Commissione.

- (35) Alla luce di queste constatazioni, la Commissione ritiene che il regime di aiuti quale modificato si configuri come aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

4.2. Compatibilità dell'aiuto

- (36) Nella decisione del 2005, la Commissione ha concluso che il regime iniziale era compatibile con il mercato interno sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.
- (37) La Commissione sottolinea tuttavia che la proroga notificata del regime sembra contravvenire alla condizione stabilita nella decisione del 2005, secondo la quale gli autotrasportatori che beneficiano del regime iniziale approvato si impegnano a mantenere in assenza di aiuti - per il triennio successivo alla scadenza del regime - lo stesso numero di viaggi effettuati o lo stesso quantitativo di merci trasportate nel periodo oggetto dell'aiuto⁽⁵⁾. La Commissione rileva inoltre che questa condizione è stata presa in considerazione per l'analisi della compatibilità del regime iniziale.
- (38) La Commissione ritiene pertanto, in questa fase, che continuando a sovvenzionare le rotte in questione al di là del periodo triennale autorizzato inizialmente l'Italia non soddisferebbe la condizione prevista nella decisione del 2005. L'attuazione della proroga notificata configurerebbe dunque un aiuto attuato in modo abusivo ai sensi dell'articolo 1, lettera g), del regolamento (CE) n. 659/99. La Commissione invita le autorità italiane a presentare le proprie osservazioni in merito a tale conclusione preliminare.
- (39) In ogni caso, e nella misura in cui gli operatori che forniscono servizi di trasporto marittimo agli autotrasportatori potrebbero essere considerati beneficiari indiretti del regime⁽⁶⁾, la Commissione dovrebbe valutare anche la compatibilità di eventuali aiuti sulla base degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi⁽⁷⁾. La sezione 10 di tali orientamenti stabilisce i criteri di compatibilità per gli aiuti all'avviamento a favore del trasporto marittimo a corto raggio e, in particolare, prevede che gli aiuti possono essere concessi in relazione a una nuova rotta o al miglioramento dei servizi su una rotta esistente. Tali aiuti devono inoltre avere una durata non superiore a tre anni e il servizio a cui si applica il regime deve essere tale da avere una redditività commerciale dopo il periodo in cui è ammissibile ai contributi pubblici.
- (40) Dato che in questo caso gli aiuti agli operatori che forniscono servizi di trasporto marittimo finanzierebbero l'utilizzo di rotte esistenti e avrebbero una durata superiore ai tre anni, in questa fase la Commissione nutre dubbi sulla compatibilità del regime modificato quale notificato. La Commissione invita le autorità italiane a presentare le proprie osservazioni in merito a tale valutazione preliminare.

⁽⁵⁾ Cfr. nota 2.

⁽⁶⁾ Cfr. punto 33.

⁽⁷⁾ GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.

⁽⁴⁾ Punto 25 della decisione del 2005.

(41) In conclusione, a questo stadio la Commissione dubita che la proroga notificata del regime di aiuti per lo sviluppo delle catene logistiche e il potenziamento dell'intermodalità possa essere considerata compatibile con il mercato interno.

5. DECISIONE

La Commissione, ai sensi di quanto previsto all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, invita la Repubblica italiana a presentare le proprie osservazioni e a fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione della misura entro un mese dalla data di ricezione della presente. La Commissione invita le autorità italiane a trasmettere immediatamente copia della presente lettera ai potenziali beneficiari degli aiuti.

La Commissione invita altresì le autorità italiane a fornire informazioni al fine di:

- fornire una giustificazione convincente della modifica della decisione del 2005 nel contesto della nuova realtà economica;

- dimostrare che l'adeguamento dell'impegno a mantenere i collegamenti per ulteriori tre anni in assenza di aiuti non inciderà sulla compatibilità del regime di aiuto iniziale;
- fornire un'argomentazione circostanziata, con riferimento a fattori obiettivi, per giustificare la soglia di stabilizzazione di cui al punto 28.

La Commissione richiama l'attenzione delle autorità italiane sul fatto che l'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE ha effetto sospensivo e che l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio stabilisce che ogni aiuto illegale può formare oggetto di recupero presso il beneficiario.

La Commissione comunica alla Repubblica italiana che intende informare i terzi interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione informerà inoltre le parti interessate degli Stati EFTA firmatari dell'accordo SEE, pubblicando una comunicazione nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, e informerà l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Le parti interessate saranno invitate a presentare osservazioni entro un mese dalla data della suddetta pubblicazione.”