

La consultazione della Commissione europea sulla revisione degli orientamenti in materia di aiuti di Stato alle imprese ferroviarie

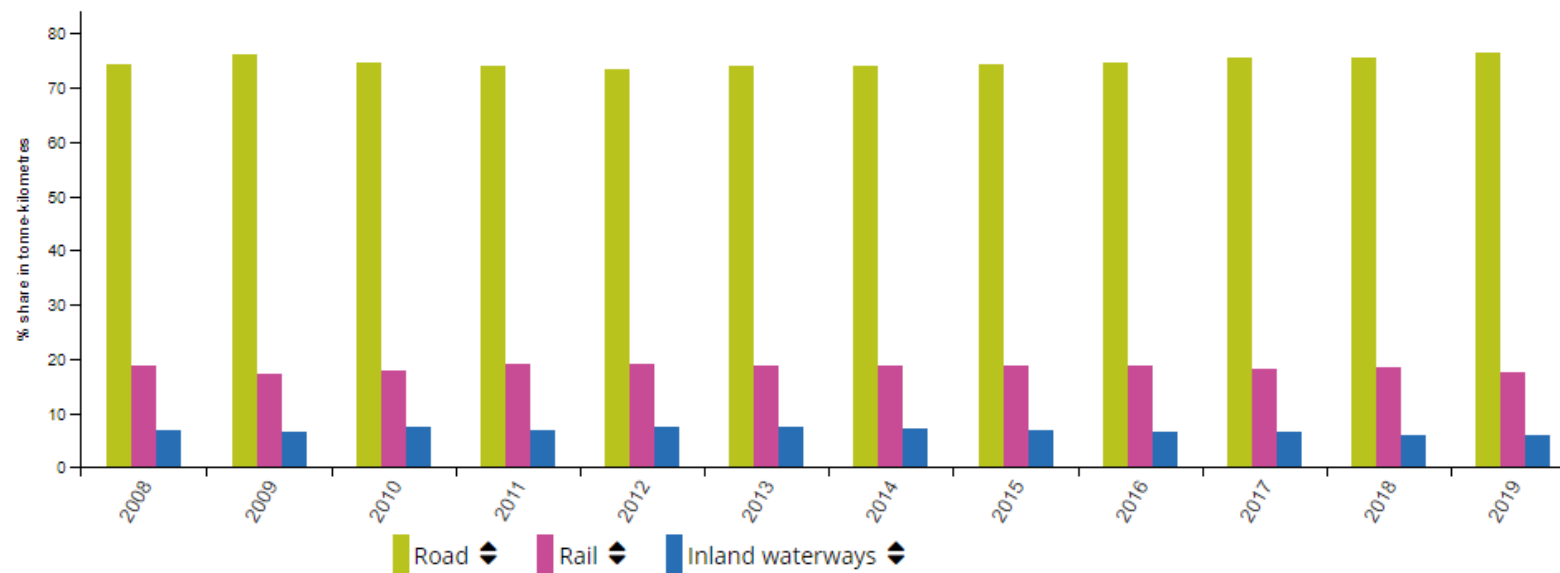
Webinar SIPoTra

Germano Guglielmi
Componente Consiglio Generale di AGENS

Impatto del *framework* vigente sul settore merci

- Le Linee Guida sono state adottate nel 2008, subito dopo (i) il completamento della liberalizzazione del trasporto merci (2007) e (ii) l'avvio del *phasing out* degli OSP merci (abrogazione reg. 1191/69 con sua applicazione sino al 2012)
- L'esperienza ha dimostrato che il trasporto ferroviario merci ha rallentato il suo declino, ma non ha recuperato quote di mercato rispetto alle modalità più inquinanti e meno sostenibili

Modal split of inland freight transport, EU, 2008-2019



EU includes rail transport estimates for Belgium (2012-2019), road freight transport estimates for Malta (2008-2019) and inland waterways transport estimates for Bulgaria (2008), Romania (2008),

Finland (2017-2018), but does not include inland waterways transport for Sweden (2008-2015: negligible).

Figures may not add up to 100% due to rounding.

Source: Eurostat (online data code: tran_hv_frmod)

eurostat

Promozione del *modal-shift* verso modalità di trasporto meno inquinanti e più sostenibili

PROPOSTE



- **Incremento delle soglie di compatibilità:**
 - dal 30% al 60% del **costo totale** del trasporto ferroviario per quanto riguarda gli aiuti all'utilizzo dell'infrastruttura e gli aiuti per la riduzione dei costi esterni
 - dal 50% al 100% dei **costi ammissibili** per quanto riguarda gli aiuti per la **riduzione dei costi esterni e gli aiuti all'interoperabilità** (al pari degli aiuti all'utilizzo dell'infrastruttura)
- **Semplificazione delle procedure** per la concessione di aiuti per il coordinamento dei trasporti qualora siano in linea con i criteri e i massimali previsti dalle Linee Guida (ad esempio, esenzione dall'obbligo di notifica)
- **Previsione di soglie separate** per gli aiuti destinati direttamente alle imprese ferroviarie e quelli ricevuti dagli operatori del trasporto intermodale, in quanto questi ultimi consentirebbero di coprire costi tipici del trasporto intermodale diversi da quelli sostenuti dal trasporto ferroviario

Infrastrutture per il trasporto ferroviario e trasporto intermodale

- Per lo sviluppo del settore ferroviario sono essenziali gli investimenti infrastrutturali. Tuttavia, alcune infrastrutture non rientrano nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (il cui finanziamento, generalmente, non costituisce aiuto di Stato)

PROPOSTE



- Introduzione di criteri chiari in materia di **finanziamento degli impianti di servizio** (terminali, raccordi, infrastrutture per ultimo miglio, etc.) prevedendo un **massimale di finanziamento pari al 100%**, poiché il quadro regolatorio rilevante limita fortemente il rischio di alterazioni del mercato per effetto del loro finanziamento:
 - accesso equo, trasparente e non discriminatorio per tutti gli operatori
 - impossibilità di realizzare elevati margini di profitto
- **Esenzione dall'obbligo della notifica** per gli aiuti di Stato destinati agli impianti di servizio che rientrano nell'ambito di applicazione della Direttiva 2012/34/UE

Accesso al materiale rotabile

- Attualmente, il finanziamento del materiale rotabile è consentito soltanto nell'ambito dei servizi OSP (solo passeggeri) o per favorire l'interoperabilità, abbattere il rumore, migliorare la sicurezza e promuovere l'innovazione.

PROPOSTE



- Introdurre la possibilità di **finanziamenti pubblici a fondo perduto** anche per l'acquisto del materiale rotabile utilizzato per servizi non oggetto di OSP
- **Importanza di sostenere soprattutto il settore del trasporto ferroviario di merci**, dove i margini ridotti hanno consentito un livello di investimenti non sufficiente allo sviluppo della modalità ferroviaria e al perseguimento di un effettivo trasferimento modale

Servizi di interesse economico generale nel settore ferroviario

- Attualmente, gli obblighi di servizio pubblico nel settore merci possono essere stabiliti solo in ottemperanza ai criteri «Altmark»

PROPOSTE



- Possibilità di istituire **obblighi di servizio pubblico anche per il trasporto ferroviario di merci**, laddove la situazione del mercato lo richiede. Esempi:
 - in zone periferiche in cui il traffico di merci non è competitivo e non vi sono operatori disponibili a offrire il servizio a condizioni di mercato – c.d. *market failure*;
 - servizi di ultimo miglio o all'interno dei porti, dove i costi sono molto elevati e l'istituzione di un OSP potrebbe prevedere tariffe più basse.