



Webinar SIPOTRA, 2 marzo 2022

La revisione delle linee guida sugli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie 2021 - 2023

- Da un approccio settoriale a un approccio intermodale

Olga Simeon
Esperto Nazionale Distaccato
presso Commissione europea, Direzione Generale per la Concorrenza,
Unità F2 Aiuti di Stato Trasporti

E-mail: Olga.SIMEON@ec.europa.eu
Tel. +32 2 295 98 52



1

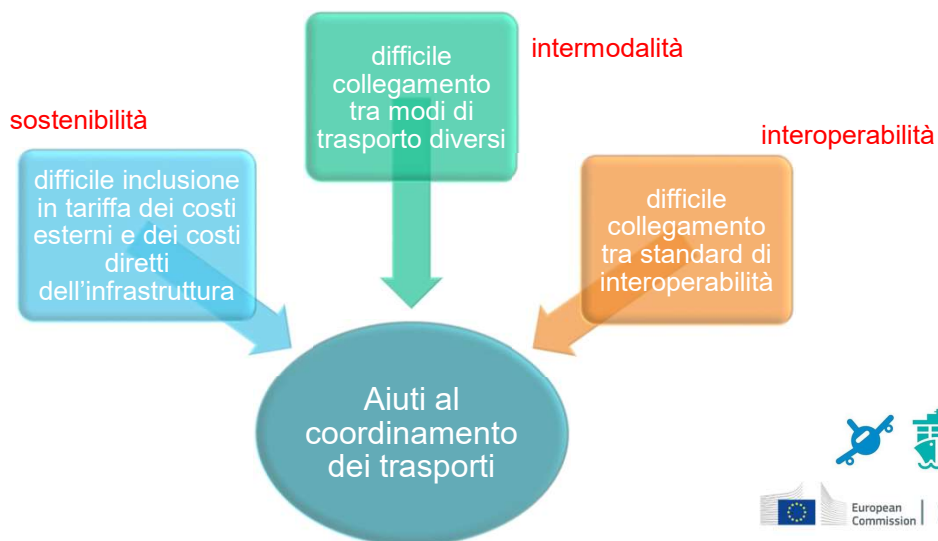
Le linee guida ferroviarie (LGF) oggi

1. **Finalità** e ambito di applicazione:
 - fornire orientamenti in merito alla compatibilità con il trattato degli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (IF)
 - migliorare la trasparenza dei finanziamenti pubblici e la certezza del diritto per favorire l'apertura dei mercati alla concorrenza
2. Il sostegno pubblico alle IF attraverso il finanziamento delle **infrastrutture**
3. Gli aiuti per l'acquisto e il rinnovo del **materiale rotabile**
4. La **cancellazione dei debiti** delle IF (**scarsa rilevanza oggi**)
5. Gli aiuti alla **ristrutturazione** delle IF — ristrutturazione di un ramo «merci» (**scaduta**)
6. Gli aiuti necessari per il **coordinamento dei trasporti**
7. Le **garanzie** concesse dallo stato alle IF (**scaduta**)



2

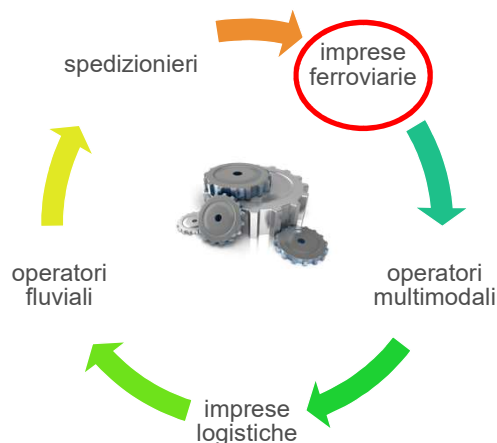
Cosa significa aiuti «necessari al coordinamento dei trasporti»?



3

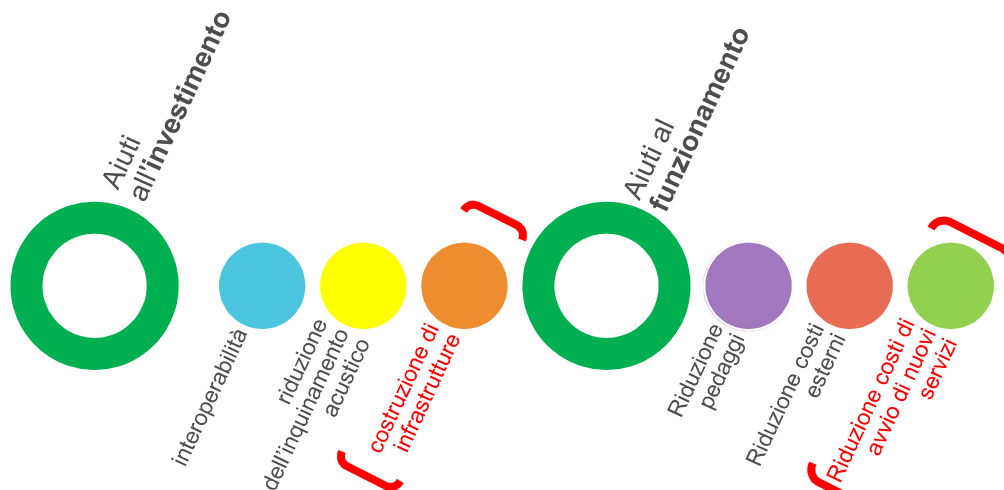
Chi è il beneficiario di questi aiuti?

- La Commissione ha applicato le LGF per analogia a tutti gli attori che contribuiscono alla domanda e all'offerta di soluzioni di trasporto meno inquinanti



4

Quali forme di aiuto sono possibili?



5

Il *fitness check* ha confermato che le LGF sono obsolete

- diverse sezioni delle LGF sono scadute
- i mercati ferroviari si sono aperti alla concorrenza
- il *modal shift* verso soluzioni di trasporto meno inquinanti contribuisce agli obiettivi del Green Deal e della Sustainable and Smart Mobility Strategy (SSMS)

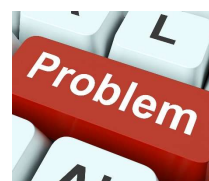
➤ [Commission Staff Working Document Fitness Check](#) del 20.10.2020, Allegato 8

6



Il *fitness check* ha confermato che le LGF sono obsolete (i)

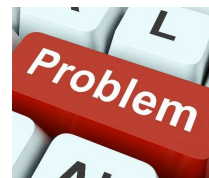
- *I mercati ferroviari si sono aperti alla concorrenza, ma:*
 - Permangono **barriere all'ingresso** per i nuovi operatori di mercato
 - la **trasparenza** dei flussi finanziari e delle transazioni all'interno delle IF verticalmente integrate è limitata
 - il livello di **indebitamento** delle IF rimane elevato
 - il regolamento 1370/2007 non copre tutti i **servizi pubblici** ferroviari (es. **merci**)



7

Il *fitness check* ha confermato che le LGF sono obsolete (ii)

- *Il modal shift verso soluzioni di trasporto meno inquinanti sostiene il Green Deal, ma:*
 - il campo di applicazione delle LGF è **limitato** – solo le IF
 - le procedure di notifica degli aiuti al «coordinamento dei trasporti» che supportano il *modal shift* e soluzioni di trasporto più sostenibili comportano spesso troppi **oneri amministrativi**



8

Aggiornare le LGF: come?

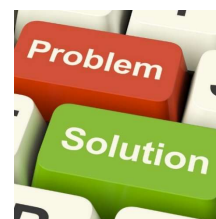
- L'approccio della DG COMP alla revisione delle LGF:
 - sostenere la **transizione verde e digitale** del settore
 - **aumentare la concorrenza** nel settore rimuovendo le barriere all'ingresso nel mercato di nuovi operatori
 - **aggiornare** gli strumenti di finanziamento e **semplificare** le procedure



9

Possibili soluzioni – in corso di valutazione (i)

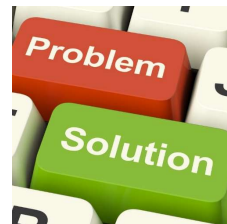
- *per stare al passo con i principali sviluppi normativi e del mercato e promuovere un «level playing field», le nuove regole dovrebbero:*
 - facilitare l'ingresso nel mercato/l'espansione di **nuovi operatori**
 - garantire l'ammodernamento dei mezzi, la standardizzazione e l'**interoperabilità** delle reti
 - contribuire ad **evitare sovvenzioni incrociate** tra le attività commerciali e quelle di OSP delle imprese ferroviarie verticalmente integrate
 - fornire regole per le aree non contemplate dal Reg. (CE) 1370/2007, in particolare per i **servizi pubblici di trasporto merci**
 - adeguare se necessario le regole per la **ristrutturazione** applicabili alle imprese ferroviarie



10

Possibili soluzioni – in corso di valutazione (ii)

- *per contribuire in modo efficace ed efficiente alle nuove priorità del Green Deal e della SSMS, le nuove regole dovrebbero:*
 - **estendere il campo di applicazione** delle LGF a tutti gli operatori di trasporto nella catena intermodale
 - **semplificare le procedure** per gli aiuti al «coordinamento dei trasporti», anche con regolamenti di **esenzione** dall'obbligo di notifica



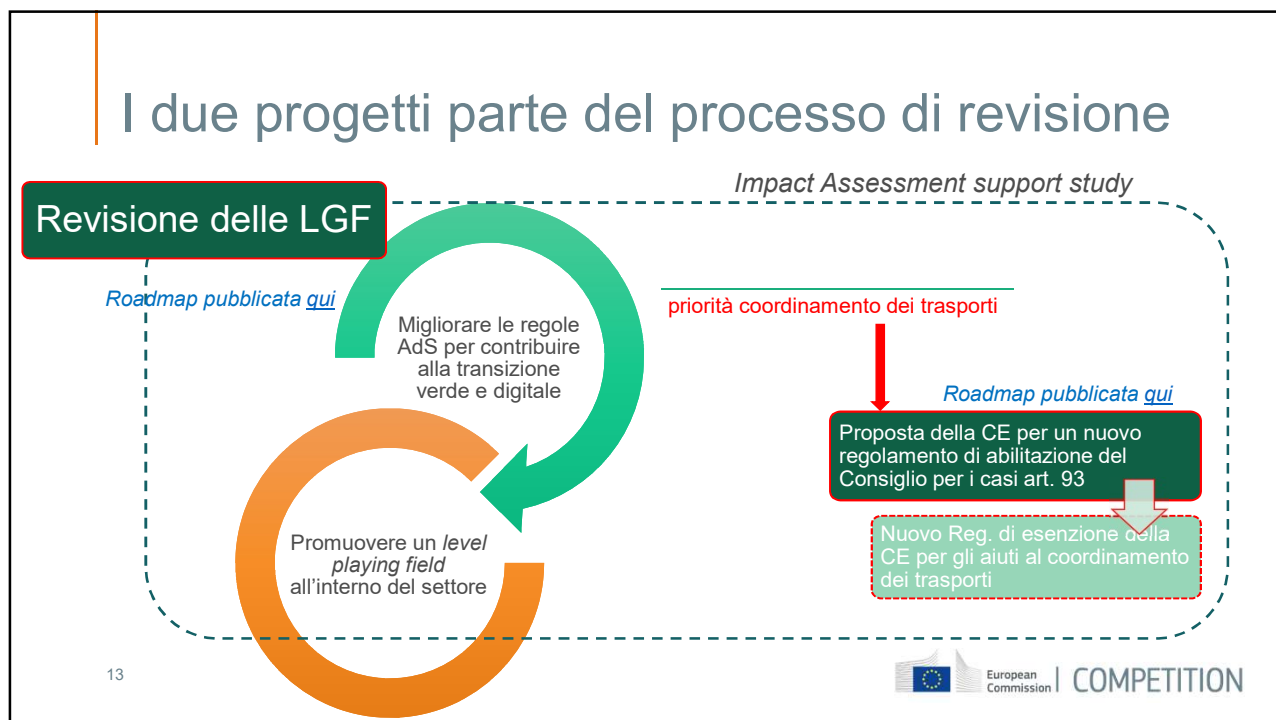
11

Una nuova categoria di esenzione dall'obbligo di notifica?

- *Affinché la Commissione possa adottare regolamenti che esentano gli SM dall'obbligo di notifica preventiva:*
 - è necessario che il Consiglio dell'UE autorizzi la Commissione tramite regolamento
 - è in corso di redazione la proposta legislativa che la Commissione manderà al Consiglio
 - priorità agli aiuti per il coordinamento dei trasporti - interoperabilità e intermodalità
 - In prospettiva si intende:
 - codificare la vasta prassi decisionale esistente
 - allineare le regole AdS con quelle degli strumenti di finanziamento UE (in part. TEN-T, CEF)



12



Il questionario in consultazione – ddl 16.3.2022

- Il questionario è disponibile online sul portale "EU Survey" [qui](#) e comprende 7 macro sezioni:
 - Support to modal shift towards less polluting and more sustainable transport modes
 - Infrastructure for rail and intermodal transport
 - Access to rolling stock
 - Other sectors that contribute to multimodal transport solutions
 - Services of general economic interest in the rail sector
 - Rescue and Restructuring aid to railway undertakings
 - Financial transactions concerning railway undertakings
 - Regional bonuses.

14

European Commission | COMPETITION