

# Le infrastrutture ed i trasporti: indicazioni e strumenti comunitari in materia di aiuti di Stato

**Marta BALOSSINO**

Case-handler

DG Concorrenza - Unità E3

Torino, 15 ottobre 2014

DISCLAIMER

*“Le opinioni espresse sono meramente personali e non possono in nessuna circostanza essere considerate come posizioni ufficiali della Commissione Europea”*

# Infrastrutture di trasporto

**Aeroporti**



**Porti**



**Ferrovie**



**Autostrade**



**Interporti**



# Importanza degli investimenti in infrastrutture

- Essenziali per lo sviluppo socio-economico degli Stati Membri
- Esternalità positive
- Regolamento TEN-T e priorità comunitarie

## Evoluzione della giurisprudenza

- **Sentenza del 12 dicembre 2000 nel caso *Aéroports de Paris***



Le attività di un aeroporto costituiscono attività economica

- **Confermata dalla sentenza sull'aeroporto di *Leipzig-Halle* del 24 marzo 2011**



La costruzione e la gestione di un'infrastruttura non possono essere dissociate

## Conseguenze procedurali:

**1. Investimento infrastrutturale:  
attività economica?**

NO

**No aiuto  
di Stato**

sì

**2. Altri criteri articolo  
107(1) Trattato?**

- Risorse statali - imputabilità
- Vantaggio selettivo
- Impatto sulla concorrenza e sul mercato UE (De minimis)

NO

sì

**3. Rispetto del Regolamento  
Generale di Esenzione o  
Decisione SIEG?**

NO

sì

**Automaticamente  
compatibile**

**Obbligo di  
Notifica  
(108(3))**

- Analisi di compatibilità
- Decisione entro 2 mesi dal perfezionamento della notifica

*Eccetto regimi*

# 1. Attività non economica

- Nessuna remunerazione finanziaria per l'utilizzo dell'infrastruttura (es. strada pubblica) – attenzione se infrastruttura "dedicata"
- Esercizio di pubblici poteri da parte dello Stato in qualità di autorità pubblica
- L'attribuzione di certi servizi ad una società "in-house" non esclude la presenza di un'attività economica

# 1. Pubblici Poteri

## Criteri

Esercizio di pubblici poteri dello Stato in qualità di autorità pubblica



Azioni necessarie per la sicurezza dell'infrastruttura non costituiscono necessariamente pubblici poteri

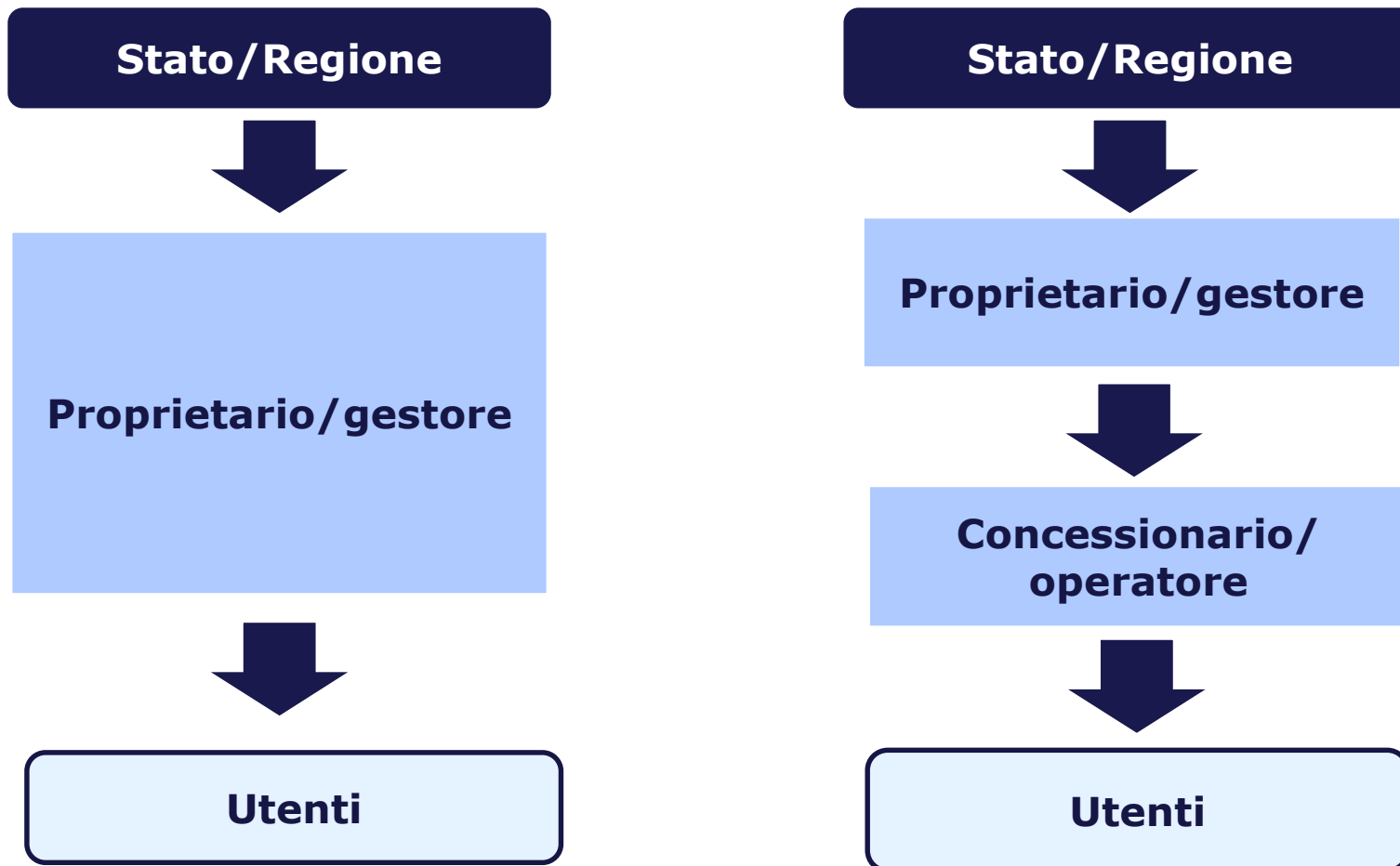
## Esempi

Polizia, dogana, controllo del traffico aereo o marittimo, vigili del fuoco



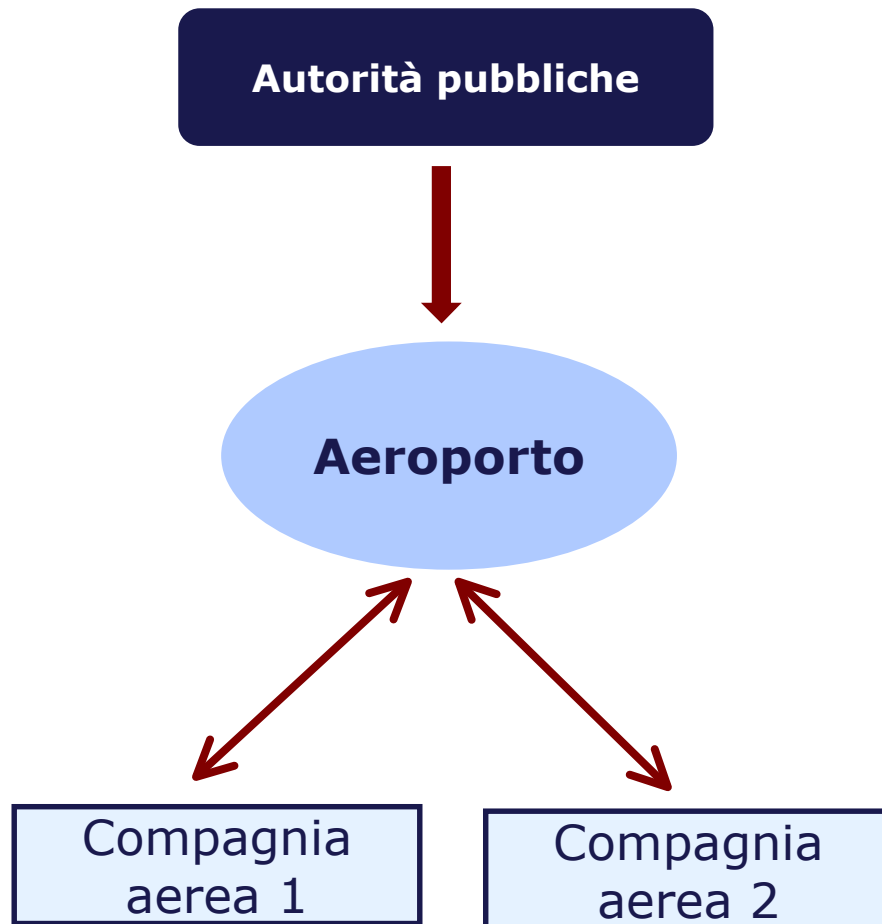
**Applicazione non discriminatoria,  
che tenga in considerazione la normativa nazionale**

## Aiuto di Stato a quale livello?





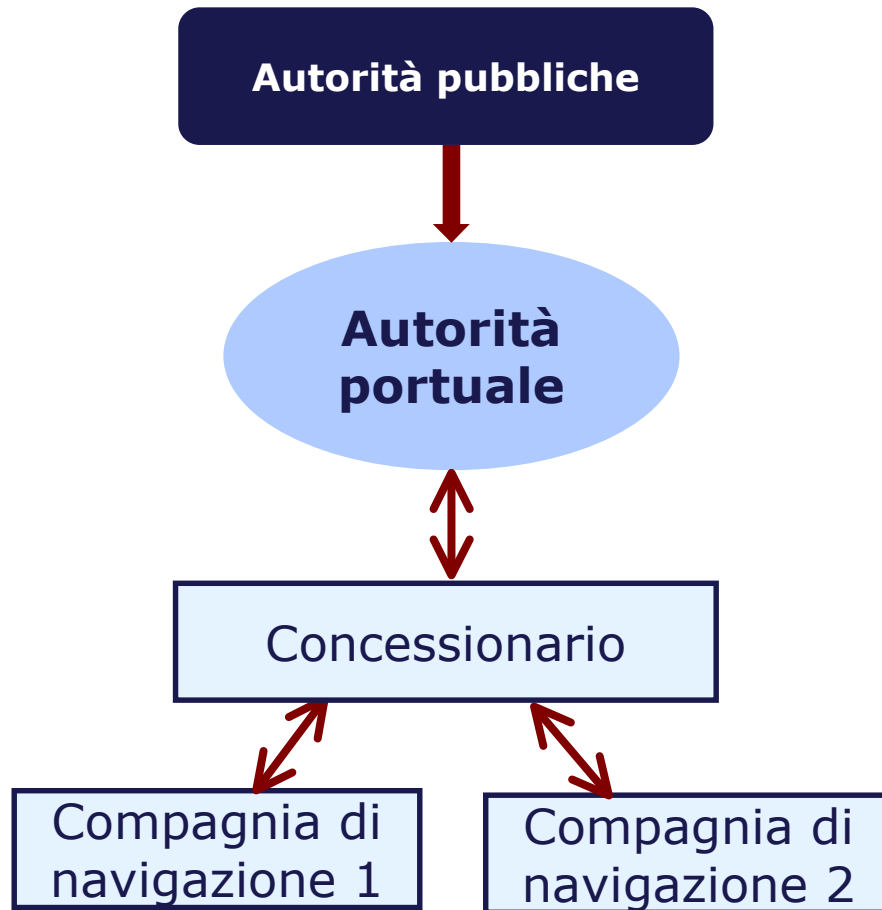
## **Esempio: Aeroporto/Compagnie aeree**



**Esistenza di un aiuto al livello del proprietario/gestore**

*Effetto di "spillover" dell'aiuto al livello degli utenti: escluso se le tariffe coprono almeno i costi incrementali derivanti dall'investimento*

## **Esempio: Porto/concessionario/compagnie di navigazione**

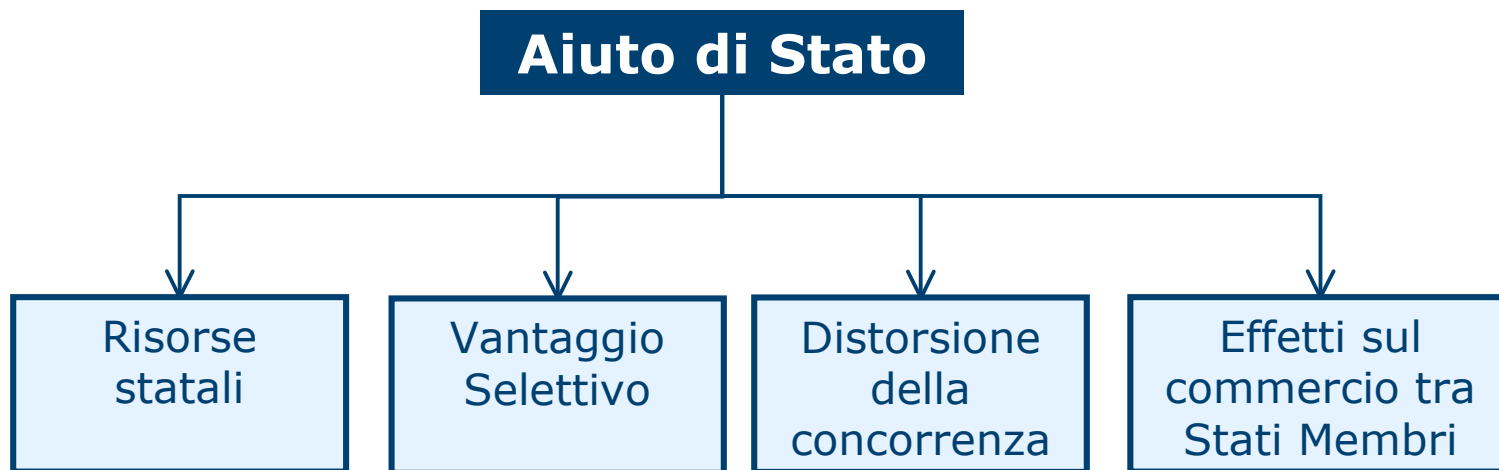


***Esistenza di un aiuto al livello del proprietario/gestore***

*Effetto di "spillover" al livello del concessionario: escluso se scelto con gara (SA.38302 Porto di Salerno)*

*Effetto di "spillover" al livello degli utenti  
– accesso aperto e non discriminatorio  
– tariffe di mercato*

## 2. Attività economica non implica automaticamente un aiuto di Stato



## 2. Assenza di aiuto di stato: assenza di vantaggio (1)

- Se un investitore privato, ai medesimi termini e condizioni (costi + profitto ragionevole), avrebbe intrapreso lo stesso investimento:  
non c'è aiuto di Stato
- *Ex-ante* business plan
- Possibili benefici in termini di occupazione o sviluppo locale non possono essere presi in considerazione ai fini del principio dell'investitore privato in economia di mercato (Market Economy Investor Principle – MEIP)

## **2. Assenza di aiuto di stato: assenza di distorsione della concorrenza e/o sul commercio tra Stati Membri (2)**

### **Es. Aeroporti: caso SA.38441 Isole di Scilly, UK**

- Aeroporto di St. Mary's è l'unico aeroporto nell'arcipelago e non ci sono altri simili servizi di trasporto disponibili per raggiungere la terraferma.
- Brevi piste di decollo e atterraggio compatibili con velivoli di dimensioni ridotte – ridotta operatività dell'aeroporto.

### **Es. Funivie: caso N376/01 Regime di aiuto per funivie, Italia**

- Funivie destinate ad attività sportive invernali: di norma alto grado di impatto sul commercio intra-UE e forte concorrenza (eccezione: località poco servite e con capacità turistiche limitate).
- Esigenze di mobilità generale: di norma effetti sul commercio intracomunitario solo qualora vi sia una concorrenza transfrontaliera nell'offerta del servizio di trasporto

### **3. La notifica (art. 108(3) TFUE) non è necessaria quando:**

- Non vi è aiuto di Stato ai sensi dell'art. 107(1) TFUE
- Aiuto *de minimis* (< 200.000 € nell'arco di 3 anni)  
(Regolamento (UE) N. 1407/2013 del 18 dicembre 2013)
- Aiuto compatibile ai sensi del Regolamento (UE) N. 651/2014 del 17 giugno 2014
- Aiuti sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico per Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG) compatibile ai sensi della Decisione della Commissione del 20 dicembre 2011 – Pacchetto SIEG)
- Regime approvato (es. Decisione nel caso N376/01 - Funivie)

### 3. Regolamento Generale di Esenzione

**Esclusione**: aiuti nel settore dei trasporti e relative infrastrutture (artt. 1 e 13)

tuttavia

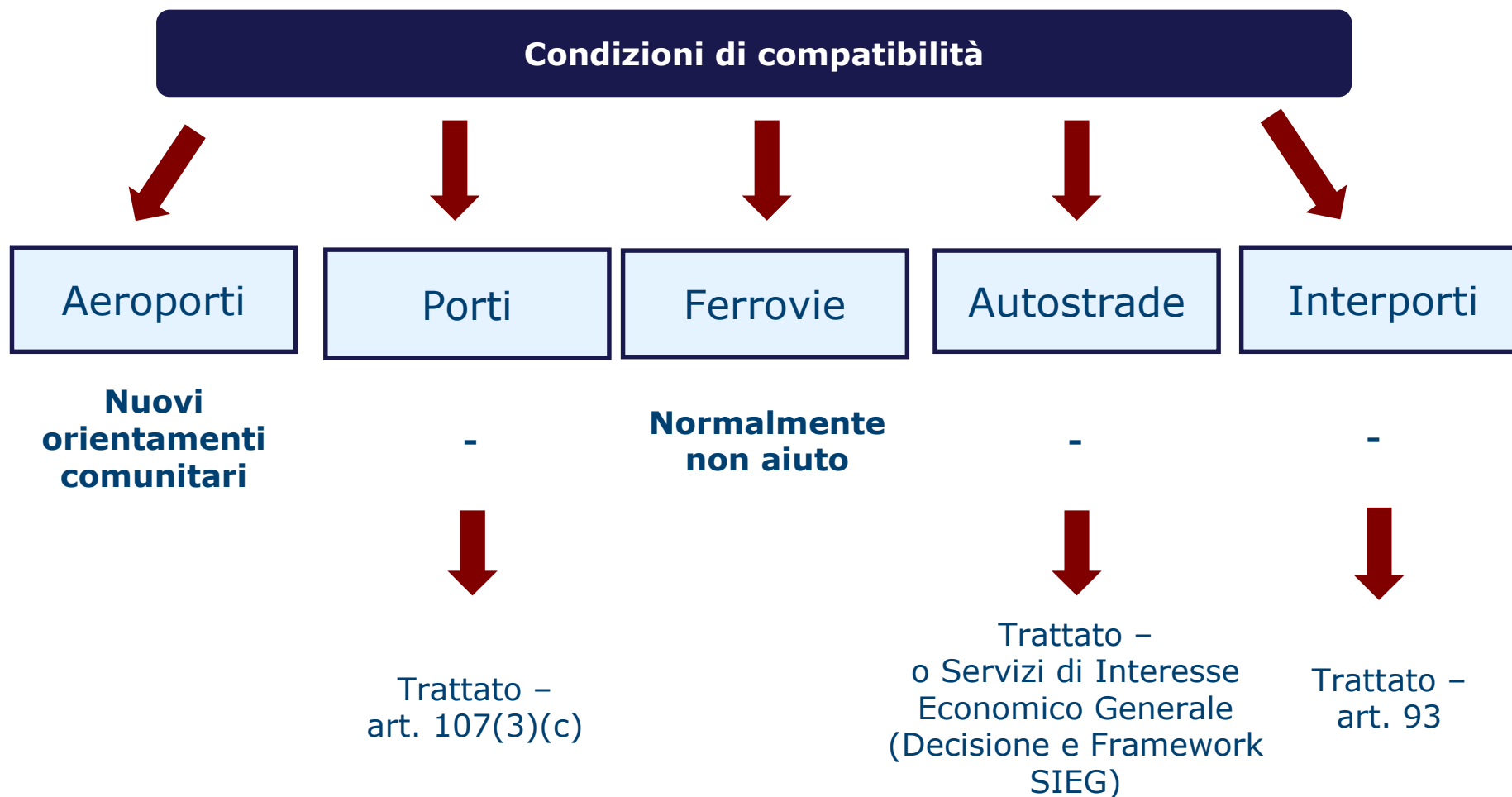
#### Infrastrutture locali (artt. 4 e 56)

- **Esclusione**: infrastrutture dedicate, porti e aeroporti
- Infrastrutture messe a disposizione degli interessati su base aperta, trasparente e non discriminatoria.
- Il prezzo per l'uso o la vendita dell'infrastruttura = prezzo di mercato (gara pubblica, benchmark o analisi dei costi – costi incrementali)
- Concessione a terzo: rispetto norme sugli appalti pubblici

**Soglia di notifica**: **EUR 10 milioni** - oppure costi totali per l'infrastruttura non superiori a **EUR 20 milioni (art. 4 cc)**.

- Il risultato operativo viene dedotto dai costi ammissibili *ex ante*, sulla base di proiezioni ragionevoli, o
- mediante un meccanismo di recupero ("*claw-back*")

## Notifica: compatibilità





## **Articolo 107(3)(c) e articolo 93 TFUE**

- Obiettivo ben definito di interesse generale (es. progetto TEN-T, incentivazione trasporto ferro/acqua vs. via terra, ecc.)
- Mercato liberalizzato – no intervento pubblico in assenza di esternalità negative, problemi di coordinamento
- Necessità o effetto incentivante (Valore Attuale Netto dell'investimento negativo)
- Proporzionalità: aiuto limitato al deficit di finanziamento
- Accesso aperto e non-discriminato a tutti gli utenti – prezzi più bassi per gli utenti (articolo 93)
- Distorsione della concorrenza non deve eccedere i benefici derivanti dal raggiungimento dell'obiettivo di interesse generale (influenza sulle infrastrutture vicine – disincentivo all'investimento privato)
- Duplicazione delle infrastrutture

*Grazie per la Vostra attenzione*

*Domande*



**DISCLAIMER**

*“Le opinioni espresse sono meramente personali e non possono in nessuna circostanza essere considerate come posizioni ufficiali della Commissione Europea”*