COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 22 dicembre 1999

relativa all'aiuto di Stato al quale la Francia intende dare esecuzione in favore del settore portuale francese

[notificata con il numero C(1999) 5204]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2000/410/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente a detti articoli [1] e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 25 maggio 1998, la Francia ha notificato alla Commissione un regime di aiuto destinato al proprio settore portuale, in merito al quale ha quindi fornito ulteriori informazioni con sei lettere datate rispettivamente 31 luglio 1998, 6 novembre 1998, 27 novembre 1998, 26 gennaio 1999, 16 febbraio 1999 e 20 aprile 1999.

(2) Con lettera del 14 giugno 1999, la Commissione ha informato la Francia della propria decisione di avviare, in relazione al regime in oggetto, il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE.

(3) Tale decisione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [2] e la Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni.

(4) I commenti ricevuti dalla Commissione in risposta a tale invito sono stati trasmessi alla Francia perché vi potesse controbattere; la risposta delle autorità francesi è giunta con lettera del 13 ottobre 1999.

II. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO

(5) Il settore portuale francese è attualmente caratterizzato da un massiccio coinvolgimento del settore pubblico nel finanziamento e nella gestione delle sue attrezzature, soprattutto di quelle pesanti (di seguito «le attrezzature») quali ad esempio le gru a ponte, che vengono in parte operate da dipendenti pubblici. L'obiettivo del regime d'aiuto proposto è quello di rendere più efficienti i servizi di movimentazione carichi, completando il processo di ristrutturazione avviato nel 1992 grazie alla piena responsabilizzazione delle società che offrono tali servizi nei porti interessati. Ciò sarà realizzato modernizzando e razionalizzando l'organizzazione dei servizi: il regime modificato propone a tal fine una riduzione della base imponibile della «taxe professionnelle» francese a carico delle società private di movimentazione carichi.

(6) Come indicato nella notifica della Francia, lo sgravio fiscale proposto riguarderebbe 23 porti francesi (cfr. l'allegato della presente decisione), nei quali attualmente operano 99 società private di movimentazione carichi (immagazzinamento e stivaggio). Tali società sono in grande maggioranza PMI. Le autorità francesi sperano inoltre che il regime proposto possa invogliare società estere a stabilirsi e ad investire nei porti beneficiari. Le attrezzature sono attualmente di proprietà delle autorità

[1] GU C 233 del 14.8.1999, pag. 25.
[2] Cfr. nota 1.

portuali (pubbliche) che provvedono anche al loro finanziamento e che non sono soggette alla «taxe professionnelle». Le attrezzature sono in genere affittate alle società private di movimentazione carichi per effettuare le operazioni di carico e scarico nei porti.

(7) La «taxe professionnelle» è un tributo locale la cui entità è stabilita dalle autorità locali che ne sono beneficiarie (l'importo del tributo può pertanto variare da regione a regione). La base imponibile è calcolata tenendo conto di tre fattori: i) il valore locativo dei beni immobili («immeubles»); ii) il 16 % del valore d'acquisto a nuovo delle attrezzature («valeur d'achat à neuf»); iii) il 18 % delle retribuzioni lorde. Il regime proposto riguarda esclusivamente la categoria ii), ovvero l'acquisto delle attrezzature, e ne prevede l'esclusione dalla base imponibile per le società private di movimentazione carichi. Esso prevede infatti un abbattimento tributario sia per trasferimenti e sostituzioni delle attrezzature esistenti sia per l'acquisto di ulteriori attrezzature nuove nei porti di Le Havre e Dunkerque.

(8) Il regime proposto si inserisce nel quadro della riforma iniziata nel 1992 volta a trasformare i portuali, che erano stati fino a quel momento pubblici dipendenti, in dipendenti delle società private di movimentazione carichi. A tal fine era stato a suo tempo elaborato un piano sociale. Da quando la riforma è entrata in vigore, il numero di portuali in Francia si è ridotto del 50 %. A detta delle autorità francesi, le società di movimentazione carichi hanno contribuito per oltre 1 miliardo di FRF al finanziamento del «piano sociale» destinato ai portuali, per il quale rimangono ancora da erogare circa 500 milioni di FRF entro il 2006. A completamento del processo di riforma, il regime in esame prevede fra l'altro il passaggio del personale che ancora dipende dal settore pubblico, in particolare i gruisti («grutiers») che svolgono attività di movimentazione carichi, alle società private. Il fine ultimo è quello di trasferire tutte le attrezzature e le risorse umane necessarie per la movimentazione dei carichi nei porti francesi a società private.

(9) A detta delle autorità francesi, l'abbattimento della «taxe professionnelle» dovrebbe incentivare il progressivo passaggio della proprietà e degli oneri di gestione delle attrezzature esistenti dal settore pubblico a quello privato, nonché stimolare gli investimenti destinati al rinnovamento di tali attrezzature. Il trasferimento alle diverse società di movimentazione carichi, da effettuarsi tramite appalto pubblico, avverrà presumibilmente contro il pagamento di una somma almeno equivalente al valore contabile netto («valeur net comptable»). L'abbattimento tributario è pertanto legato alla volontà delle società di movimentazione carichi di investire in attrezzature portuali, che per il momento sono in genere di proprietà del settore pubblico.

(10) Il proposto abbattimento tributario è legato al valore di acquisto a nuovo delle attrezzature. Nel periodo 2000-2004 sono previsti a tal fine investimenti per un totale di 2 800 milioni di franchi francesi, di cui 2 100 milioni per la sostituzione delle attrezzature esistenti con altre nuove e più efficienti e 700 milioni per l'acquisto di ulteriori attrezzature nuove per la movimentazione dei carichi nei porti di Le Havre e Dunkerque. L'abbattimento complessivo previsto dal regime d'aiuto per il periodo 2000-2006 è stato fissato, come indicato dalle autorità francesi nella lettera del 20 luglio 1999, in 368,35 milioni di FRF. Per quanto riguarda il volume degli investimenti, le autorità francesi hanno calcolato che l'intensità dell'aiuto, espressa in percentuale di questi, risulterà essere del 13,15 %.

III. **OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI**

(11) Con lettera del 14 settembre 1999, il governo del Regno Unito ha presentato i propri commenti, dicendosi in sostanza concorde con la Commissione in merito alla necessità di avviare sul caso un procedimento formale di esame. Esso si diceva inoltre preoccupato delle previste sovvenzioni per l'acquisto di ulteriori attrezzature nuove nei porti di Le Havre e Dunkerque, potendo ciò creare capacità in eccesso che falserebbe la concorrenza tra queste ultime ed altri porti europei.

IV. **COMMENTI DELLA FRANCIA**

(12) Con lettera del 22 settembre 1999 la Commissione ha trasmesso i commenti del Regno Unito alla Francia, che ha provveduto a darvi risposta in data 13 ottobre 1999.

V. **VALUTAZIONE DELL'AIUTO**

1. **Base giuridica**

(13) L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato recita: «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra 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». Come indicato nella decisione di avvio della procedura, l'aiuto notificato è da considerarsi aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE in quanto finanziato mediante risorse statali, imputabile al bilancio statale e applicato in maniera selettiva.

(14) Tale aiuto interessa effettivamente un settore specifico, ma favorisce unicamente le società di movimentazione carichi dei 23 porti selezionati che intendono assumersi l'onere della gestione delle attrezzature esistenti e del loro rinnovo. La «natura o la struttura generale del regime» non sembrano giustificare un intervento tanto selettivo, né le autorità francesi hanno fornito prove in tal senso [cfr. i punti 12 e 23 della comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme relative agli aiuti di Stato alle misure di tassazione diretta delle imprese ([1])].

(15) Nel settore della movimentazione carichi, infine, le società operano in regime di concorrenza sia nell'ambito dello stesso porto che fra porti diversi: in base alla destinazione finale del carico è infatti spesso possibile scegliere fra un certo numero di porti alternativi ove effettuare le operazioni di carico e scarico. Nel caso in esame, le società di movimentazione merci operano o possono operare in concorrenza con altre società omologhe presenti in altri porti sia francesi che comunitari e l'aiuto potrebbe quindi incidere anche sugli scambi fra Stati membri.

(16) Le autorità francesi sostengono inoltre che la «taxe professionnelle» esiste solo in Francia e che l'aiuto compenserebbe pertanto gli svantaggi che da tale tassa derivano per le società di movimentazione carichi francesi rispetto ai loro concorrenti di altri paesi europei. Di fatto, pur ammettendo che il regime in esame servisse effettivamente a ravvicinare i costi delle società di movimentazione carichi francesi a quelli dei propri concorrenti di altri Stati membri (cosa peraltro tutta da dimostrare), il finanziamento continuerebbe comunque a presentare le caratteristiche di un aiuto di Stato.

2. **Compatibilità**

(17) Gli aiuti di Stato sono considerati incompatibili con il mercato comune, salvo deroghe specifiche previste dal trattato. Nel caso in esame non sembra potersi applicare nessuna delle deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato, né trova applicazione quella prevista dall'articolo 86, in quanto i servizi di movimentazione carichi non possono essere considerati servizi di interesse economico generale [cfr. la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 10 dicembre 1991 nella causa C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova contro Siderurgica Gabrielli SpA ([2])]. L'aiuto non rientra nel campo di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettere a) e b), né è destinato allo sviluppo di determinate regioni economiche come stabilito alla lettera c). Esso potrebbe tuttavia rientrare nell'altra tipologia prevista alla stessa lettera c) e riguardante «gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività [...] economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse».

(18) La Commissione ha valutato i due orientamenti orizzontali in materia di aiuti di Stato potenzialmente applicabili al regime proposto: gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale ([3]) e gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ([4]). I primi troverebbero tuttavia applicazione solo per le società di movimentazione carichi stabilite nelle regioni ammissibili ed escludono fra l'altro esplicitamente la concessione di aiuti agli investimenti iniziali in capitale fisso nel settore dei trasporti. I secondi non trovano invece applicazione in quanto le società beneficiarie non si trovano in difficoltà finanziarie. In conclusione, i casi in esame non rientrano in nessuno dei casi previsti dagli orientamenti orizzontali.

(19) Tenuto conto di tale analisi, la Commissione ha deciso di esaminare la compatibilità del regime d'aiuto proposto con il disposto dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.

(20) Dal momento che il regime proposto prevede un abbattimento tributario sia per trasferimenti e sostituzioni delle attrezzature esistenti per razionalizzare e modernizzare la movimentazione dei carichi sia per l'acquisto di ulteriori attrezzature nuove nei porti di Le Havre e Dunkerque per accrescerne la capacità, la Commissione ritiene opportuno considerare distintamente i due tipi d'investimento, tenuto conto della loro diversa natura.

Per quanto riguarda le attrezzature esistenti, le autorità francesi sostengono che il regime d'aiuto proposto agevolerà il passaggio dal settore pubblico a quello privato della proprietà e dell'onere di gestione delle attrezzature. L'aiuto intende dare impulso alla razionalizzazione ed alla modernizzazione dei servizi di movimentazione carichi, migliorando di conseguenza le prestazioni del settore portuale nel suo complesso. L'accento è

([1]) GU C 384 del 10.12.1998, pag. 3.
([2]) Racc. 1991, pag. I-5889.
([3]) GU C 74 del 10.3.1998, pag. 4.
([4]) GU C 283 del 19.9.1997, pag. 2.

posto sulle attrezzature in quanto l'aiuto è appunto destinato agli investimenti in attrezzature, che costituiscono uno dei tre componenti della base imponibile. Il previsto trasferimento delle attrezzature avverrà fra l'altro in modo trasparente e non discriminatorio, sulla base di appalti pubblici cui potranno partecipare società concorrenti. Il prezzo pagato dai privati per acquisire la proprietà delle attrezzature pubbliche ne rifletterà perciò probabilmente il valore di mercato.

(21) Un simile trasferimento è coerente con le attuali politiche comunitarie per il settore portuale, come risulta dal Libro verde sui porti e sulle infrastrutture marittime ([1]). La tendenza in atto vede un progressivo spostamento dei servizi commerciali di movimentazione carichi dal settore pubblico a quello privato, finalizzato soprattutto ad accrescerne l'efficienza. In un certo numero di Stati membri sono state realizzate riforme in tale direzione, che hanno permesso ai porti di adeguarsi alle nuove esigenze dettate dallo sviluppo tecnologico e da una accresciuta concorrenzialità del settore. In passato la Commissione ha considerato compatibili con il mercato comune aiuti destinati a sostenere tali riforme ed a finanziare la ristrutturazione del settore portuale, come ad esempio nel caso degli aiuti concessi a determinati porti nel 1986 per la riduzione del personale nel contesto della ristrutturazione e della privatizzazione del settore della movimentazione carichi. In alcuni porti comunitari, organismi di natura pubblica continuano a fornire servizi di movimentazione carichi, poiché tale settore non è stato ancora pienamente liberalizzato in base alla normativa comunitaria. Il regime proposto permetterà alle società private di movimentazione carichi di adattarsi più facilmente ad un mercato in fase di apertura alla concorrenza, senza comportare inutili distorsioni e contribuendo così allo sviluppo economico del settore. In base a tali considerazioni l'obiettivo dell'aiuto in esame può essere considerato nell'interesse della Comunità.

(22) In merito al fatto che il regime proposto sia necessario per trasferire gradualmente la proprietà e gli oneri di gestione delle attrezzature esistenti, si potrebbe obiettare che un simile risultato potrebbe essere garantito dalle sole forze di mercato. Le società di movimentazione carichi appartenenti al settore privato sono restie ad assumersi l'onere della gestione delle attrezzature, soprattutto perché ciò le renderebbe soggette alla «taxe professionnelle». Tenendo conto del fatto che le attrezzature esistenti, spesso alquanto obsolete e superate, andrebbero rinnovate con notevoli spese d'investimento, la Commissione ritiene che una tassa come la «taxe professionnelle» calcolata sul costo di acquisto a nuovo delle attrezzature, risulterebbe eccessivamente gravosa per le società di movimentazione carichi. Tali società infatti, oltre ad essere perlopiù PMI e disporre quindi di risorse finanziarie limitate, devono continuare a finanziare il «piano sociale» destinato ai portuali.

(23) Il trasferimento delle attrezzature esistenti e la loro successiva sostituzione sono parte di un'operazione di ammodernamento e razionalizzazione e vanno pertanto considerati come parti di un'unica strategia d'investimento, dal momento che il solo trasferimento di attrezzature in gran parte obsolete non sortirebbe effetti significativi. Conviene a questo punto ricordare che una gru a ponte, come indicato nella notifica delle autorità francesi, costa circa 40 milioni di FRF ed è ammortizzata su di un periodo di 20 anni. A tale costo va aggiunto quello dei necessari carrelli a cavaliere e degli spreaders, con periodo di ammortamento di circa 10 anni, per un investimento totale da parte delle società di 50-60 milioni di FRF per gru. Il settore della movimentazione carichi è un'attività ad elevata intensità di capitale che presume investimenti a lungo termine, compreso il servizio del debito, da ammortizzare su di un lungo periodo di tempo. Un abbattimento tributario, legato a questi gravosi esborsi, sembra nel caso specifico giustificato per incentivare investimenti da parte delle società di movimentazione carichi, poiché la sostituzione delle attrezzature non avverrà probabilmente in contemporanea con il passaggio di proprietà ma in un secondo tempo e dipenderà, fra l'altro, dalla situazione finanziaria di ogni società.

(24) Va inoltre sottolineato che l'impatto economico dell'aiuto risulta limitato, in quanto la misura proposta riguarda uno solo degli elementi su cui è calcolata la base imponibile (ovvero il valore d'acquisto a nuovo delle attrezzature, del quale è fra l'altro tenuto conto solo in misura del 16 %), mentre gli altri due elementi (valore locativo e retribuzioni lorde) vi rientrano interamente. In base alla notifica delle autorità francesi, anche l'intensità dell'aiuto espressa in percentuale sul valore degli investimenti sarebbe limitata al 13 % circa. Inoltre, dal momento che i gruisti diventeranno dipendenti delle società private di movimentazione carichi che si faranno carico degli investimenti, la componente «retribuzioni lorde» è destinata di fatto ad aumentare.

(25) È compito della Commissione assicurarsi che l'aiuto sia proporzionato agli obiettivi per il quale è concesso e che non abbia eccessive ripercussioni negative sugli scambi commerciali. Tenendo conto dei dubbi espressi dalla Commissione in merito alla compatibilità dell'aiuto, le

([1]) COM(97) 678 def. del 10.12.1997, punti 81 e 82.

autorità francesi hanno modificato il progetto originale riducendone l'importo da 623,6 milioni a 368,35 milioni di FRF e la durata da 10 a 7 anni, dimezzando in pratica l'entità dell'intervento. Di fatto, non tutte le società che intendono investire nelle attrezzature esistenti beneficeranno dell'aiuto per tutta la durata del relativo regime. Esse decideranno infatti di investire in momenti diversi, in considerazione della propria situazione finanziaria, ed inizieranno a beneficiare dell'aiuto solo dal momento in cui l'investimento è stato effettivamente compiuto. L'aiuto contribuirà inoltre a rendere più equilibrata la posizione delle imprese di movimentazione carichi private rispetto agli organismi pubblici presenti nei porti. La Commissione ritiene che l'aiuto possa permettere al settore portuale francese di adattarsi più facilmente ad un mercato sempre più aperto alla concorrenza, senza provocare inutili distorsioni. Anche il semplice trasferimento delle attrezzature esistenti non influenzerà presumibilmente l'equilibrio fra domanda e offerta dei servizi portuali in esame, trattandosi di una mera sostituzione: proprietà e gestione delle attrezzature, nonché l'onere di procedere ai necessari investimenti, passerà infatti dalle società pubbliche a quelle private. Una volta effettuato il trasferimento delle attrezzature, sarà necessario provvedere al loro ammodernamento per garantire che l'attività portuale prosegua ininterrotta.

(26) Poiché gran parte dei beneficiari risultano essere imprese con meno di 50 dipendenti, nel caso in esame può essere fatto riferimento a quanto previsto dalla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato alle piccole e medie imprese ([1]), che regola le diverse forme di aiuto destinato a tale tipo di imprese. La Commissione si è generalmente dimostrata favorevole agli aiuti alle PMI, purché questi non incidessero sugli scambi in misura sproporzionata rispetto al loro contributo al raggiungimento degli obiettivi comunitari. Il regime in esame ha tutte le caratteristiche di un incentivo ed è necessario per garantire benefici socioeconomici e per raggiungere obiettivi che le sole forze di mercato non assicurerebbero e che, per di più, risultano conformi all'interesse della Comunità. Gli aiuti, poiché si esauriranno una volta completato il passaggio di proprietà delle attrezzature esistenti e la loro successiva sostituzione, sono di natura simile a contributi di avviamento. Essi possono inoltre essere considerati proporzionati al fine dichiarato di trasferire l'onere finanziario delle attrezzature e del loro rinnovo dal settore pubblico a quello privato.

(27) In base alle considerazioni indicate, gli effetti sugli scambi saranno limitati in quanto i livelli e le forme di investimento necessari per la sostituzione delle attrezzature esistenti non saranno sostanzialmente diversi da quelli che sarebbero stati adottati dal settore pubblico; tantopiù che, come illustrato al considerando 24, l'impatto economico dell'abbattimento tributario risulterà limitato. L'aiuto proposto, promuovendo una migliore organizzazione del lavoro, ha inoltre un ruolo rilevante per aumentare la produttività e l'efficienza del settore portuale francese. In tale ottica, l'aiuto in esame può essere considerato in linea con la politica comune dei trasporti e con quella relativa alle PMI. Esso non inciderà presumibilmente sugli scambi comunitari in modo da influenzare sensibilmente ed in misura contraria all'interesse comune le condizioni in cui operano le imprese portuali. Va inoltre sottolineato che, in risposta all'invito a presentare osservazioni, non è stata avanzata alcuna obiezione in merito al trasferimento delle attrezzature esistenti. In conclusione, l'aiuto può essere considerato utile al fine dello sviluppo di alcune attività economiche e quindi compatibile con il mercato comune.

(28) La Commissione ritiene invece che così non sia per gli investimenti destinati ad ulteriori attrezzature nuove nei porti di Le Havre e Dunkerque, volti ad accrescerne la capacità. Nella decisione di avvio del procedimento formale di esame, la Commissione si è dichiarata perplessa soprattutto in relazione all'aiuto proposto per l'acquisto di ulteriori attrezzature nuove in quanto fonte potenziale di capacità di movimentazione carichi in eccesso e quindi di distorsioni nell'equilibrio fra domanda e offerta dei servizi portuali in questione. Come indicato ai considerando 22 e 23, l'aiuto dovrebbe limitarsi, sia in termini di importi che di durata, allo stretto necessario; esso dovrebbe essere inoltre proporzionato all'obiettivo di trasferire l'onere finanziario dal settore pubblico a quello privato.

(29) I dati presentati dalle autorità francesi hanno confermato le informazioni raccolte tramite altre fonti indipendenti, secondo cui la percentuale di utilizzo delle attrezzature esistenti nei due porti in esame sarebbe notevolmente inferiore a quella dei loro concorrenti. Le informazioni fornite dalle autorità francesi all'avvio del procedimento mostrano che l'incremento di traffico nei porti di Le Havre e Dunkerque è notevolmente inferiore a quello

([1]) GU C 213 del 23.7.1996, pag. 4.

registrato nei porti concorrenti che servono il mare del Nord. Occorre sottolineare che anche l'aumento del traffico container contribuisce a rendere la concorrenza sempre più agguerrita fra i porti del mare del Nord, che comprendono i maggiori porti europei. Ne consegue pertanto che qualunque aiuto destinato specificamente ad accrescere la capacità di movimentazione merci di uno di tali porti a scapito degli altri falserebbe senza dubbio la concorrenza.

(30) Dati tali presupposti, non è sostenibile la giustificazione secondo cui l'aiuto di Stato in questione troverebbe la sua giustificazione nel fatto di rispondere alla presunta evoluzione della domanda ed offerta di servizi portuali di natura commerciale, poiché ciò dovrebbe invece essere garantito dal libero gioco delle forze di mercato. L'aiuto in esame rappresenterebbe per i due porti indicati un vantaggio competitivo rispetto ad altri porti concorrenti sia francesi che di altri paesi comunitari. Secondo le autorità francesi, il trasferimento della proprietà e degli oneri di gestione delle attrezzature avverrà tramite appalto pubblico, aperto a tutte le società del settore che saranno interessate soprattutto a questi due grandi porti. Le autorità francesi non hanno inoltre dimostrato perché sarebbe necessario concedere aiuti per il trasferimento delle attrezzature dal settore pubblico a quello privato proprio alle società di movimentazione carichi dei porti di Le Havre e Dunkerque. È perciò probabile che l'aiuto, dando luogo a capacità in eccesso, possa falsare la concorrenza, incidendo sugli scambi fra Stati membri in misura contraria agli interessi comuni.

(31) Come indicato al considerando 11, il Regno Unito condivide i dubbi espressi dalla Commissione, soprattutto per quanto riguarda l'acquisto di ulteriori attrezzature nuove nei porti di Le Havre e Dunkerque, dal momento che ciò falserebbe la concorrenza fra i principali porti che servono il mare del Nord.

(32) Tenuto conto delle considerazioni illustrate nei paragrafi precedenti, la Commissione è dell'opinione che l'aiuto destinato all'acquisto di ulteriori attrezzature nuove non possa considerarsi compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c).

VI. **CONCLUSIONI**

(33) Dopo un'attenta valutazione, la Commissione è giunta alla conclusione che l'aiuto per il trasferimento di attrezzature esistenti e per la loro sostituzione, ove necessario, agevola lo sviluppo di un'attività economica e non incide sui termini di scambio in misura contraria all'interesse comune. Alle condizioni indicate di seguito, l'aiuto può pertanto essere considerato compatibile con il mercato comune e oggetto di deroga ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.

(34) L'applicazione della presente decisione è tuttavia soggetta al controllo della Commissione ed a tale controllo è subordinata l'approvazione dell'aiuto. Come dichiarato dalle autorità francesi, il trasferimento delle attrezzature esistenti dovrà avvenire tramite appalto pubblico, in applicazione di procedure aperte, trasparenti e non discriminatorie che permettano la partecipazione di tutte le società interessate. L'aiuto non dovrà inoltre risultare in una riduzione permanente e automatica della «taxe professionnelle» e dovrà essere legato agli investimenti. Le società di movimentazione carichi potranno beneficiare dell'aiuto solo a partire dal momento in cui sono stati realmente effettuati gli investimenti. L'aiuto potrà essere accordato solo una volta per ogni investimento effettuato. La durata del regime in esame potrebbe apparire perfino contenuta se si considera che gli investimenti sono massicci e talvolta distribuiti su più anni con periodi di ammortamento spesso assai lunghi. Per tenere conto di questo fatto, l'aiuto può pertanto essere concesso sia nell'anno fiscale in cui l'investimento è effettuato dalle società di movimentazione merci dei 23 porti interessati che rilevano le attrezzature esistenti e/o le rinnovano, sia nel successivo periodo di ammortamento di tali attrezzature fino al 2006, anno in cui il regime d'aiuto si conclude. Non è autorizzata la concessione di aiuti per l'acquisto di ulteriori attrezzature nuove.

(35) In considerazione di quanto indicato, durante il periodo di validità del regime d'aiuto le autorità francesi devono presentare alla Commissione relazioni annuali sul trasferimento delle attrezzature esistenti dal settore pubblico a quello privato e sul rinnovamento di tali attrezzature, comprese informazioni in merito agli appalti pubblici a tal fine organizzati. Le relazioni dovranno, in particolare, fornire informazioni dettagliate in merito alle singole società di movimentazione carichi che rilevano le attrezzature esistenti, specificando il tipo ed il prezzo di tali attrezzature, nonché l'aiuto accordato. Dovranno inoltre essere fornite informazioni in merito agli investimenti effettuati per rimpiazzare le attrezzature esistenti e sulle corrispondenti sovvenzioni accordate. La prima relazione deve essere presentata entro un anno dalla data di adozione della presente decisione.

(36) La Commissione non ritiene che gli aiuti destinati all'acquisto di ulteriori attrezzature nuove nei porti di Le Havre e Dunkerque sia necessario, né proporzionato, per il raggiungimento degli obiettivi del regime d'aiuto (trasferimento dell'onere delle attrezzature dal settore pubblico a quello privato). Un simile aiuto inciderebbe inoltre sulla domanda e sull'offerta di servizi di movimentazione carichi, con effetti più negativi che positivi.

(37) Per quanto riguarda gli importi, le autorità francesi hanno stimato nella loro notifica l'investimento totale destinato alle attrezzature portuali in 2 800 milioni di FRF. Le più accurate stime disponibili quantificano l'importo totale dell'abbattimento tributario in 368,05 milioni di FRF, pari ad un'intensità di aiuto (espressa in percentuale sul valore degli investimenti) del 13,14 %. Applicando tale percentuale ai soli investimenti destinati alla sostituzione delle attrezzature esistenti (2 100 milioni di FRF), l'importo dell'abbattimento tributario concesso grazie al regime in esame risulta essere di 275,94 milioni di FRF (13,14 × 2 100 milioni di FRF) sul periodo 2000-2006,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. L'aiuto per il trasferimento di attrezzature esistenti e per la loro sostituzione che la Francia intende concedere, per l'importo complessivo di 275,94 milioni di FRF per il periodo 2000-2006, a società private di movimentazione carichi operanti nei 23 porti indicati in allegato è compatibile con il mercato comune.

Tale compatibilità è subordinata al fatto che gli aiuti siano legati ad investimenti nelle attrezzature in questione e possano essere concessi solo nell'anno fiscale in cui gli investimenti sono effettuati, nonché durante il periodo di ammortamento e fino alla data ultima di validità del regime d'aiuto.

2. L'aiuto destinato all'acquisto di ulteriori attrezzature nuove da parte di società private di movimentazione carichi nei porti di Le Havre e Dunkerque per un importo di 91,98 milioni di FRF è incompatibile con il mercato comune.

A tale regime non può quindi essere data esecuzione.

Articolo 2

La Francia informa la Commissione, entro due mesi dalla data di notifica della presente decisione, delle misure adottate per darvi attuazione.

Le autorità francesi presentano alla Commissione le necessarie relazioni annuali relative all'attuazione del regime d'aiuto, fornendo in particolare informazioni sugli appalti pubblici e sugli investimenti, nonché sugli importi e sull'intensità degli aiuti accordati. La prima relazione deve essere presentata entro un anno dalla data di notifica della presente decisione.

Articolo 3

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 22 dicembre 1999.

Per la Commissione

Loyola DE PALACIO

Vicepresidente

ALLEGATO

I 23 porti francesi interessati dalla decisione

I. *Zona litoranea Nord-Pas-de-Calais:*

1. Porto di Calais
2. Porto di Boulogne sur Mer
3. Porto di Dunkerque

II. *Zona litoranea della Normandia:*

4. Porto autonomo di Le Havre
5. Porto di Dieppe
6. Porto di Rouen
7. Porto di Honfleur
8. Porto di Fécamp
9. Porto di Caen

III. *Zona litoranea della Manica:*

10. Porto di Cherbourg
11. Porto di Granville

IV. *Zona litoranea della Bretagna:*

12. Porto di Saint-Malo
13. Porto di Brest
14. Porto di Lorient

V. *Zona litoranea atlantica:*

15. Porto di Nantes-Saint-Nazaire
16. Porto di La Rochelle
17. Porto di Bordeaux
18. Porto di Baiona

VI. *Zona litoranea mediterranea:*

19. Porto di Port-Vendres
20. Porto di Port La Nouvelle
21. Porto di Sète
22. Porto di Marsiglia
23. Porto di Tolone