

Aiuti di Stato e SIEG nei trasporti marittimi e politica di recupero

**Presidenza del Consiglio dei
Ministri/EIPA**

Firenze, 6 ottobre 2017

di Marta Moretti

INDICE

I. PRIMA PARTE

A. Il sostegno pubblico nel settore dei **trasporti marittimi** (TM) e le norme del Trattato

B. Il sostegno pubblico alle **infrastrutture** relative al TM

II. SECONDA PARTE

C. Le regole procedurali

D. L'obbligo di recupero e le deroghe

E. Il quadro giuridico nazionale

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ Art. 93 TFUE:

“ Sono compatibili con i Trattati gli aiuti richiesti dalle **necessità del coordinamento** dei trasporti ovvero corrispondenti al **rimborso** di talune servitù inerenti alla nozione di **pubblico servizio**”.

- Art. 100 TFUE

→ Si applica ai “trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili” (non marittimi!)

- CG, sent. 12 ottobre 1978, **Commissione/Belgio**: l’art. 93 **non sottrae** gli aiuti di Stato (AdS) ai trasporti **al regime generale sugli aiuti** di cui agli artt. 107-108.

→ La *ratio* è fornire parametri per la valutazione degli AdS ritagliati in modo specifico sulle esigenze del settore dei trasporti

- CG, sent. 7 maggio 2009, **Antrop**: l’art. 93 è una deroga all’art. 107 n. 1

- → Va interpretato restrittivamente

- Su questa base sono stati adottati Regolamenti, Decisioni e Comunicazioni che sanciscono la compatibilità di **aiuti al coordinamento dei trasporti** e aiuti alla fornitura di **servizi pubblici di trasporto**.

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ *Aiuti al coordinamento dei trasporti*

- **Interessi generali** (Libro bianco del 2011, "riesaminato" nel 2006):
 - sostenere l'offerta di servizi di trasporto meno inquinanti
 - favorire lo **spostamento modale** dalle strade alle infrastrutture che generano minori esternalità negative del trasporto stradale
 - promuovere la **co-modalità** (= utilizzo combinato dei diversi modi di trasporto secondo criteri che ne massimizzino l'efficienza)
 - facilitare il coordinamento fisico o tecnico dei sistemi e delle infrastrutture
 - compensare i costi di **investimenti in R&S&I** che di per sé non hanno un ritorno adeguato

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ **Decisione del 2 luglio 2009 - AdS N 249/2009 - UK**

- Schema di aiuti volto a sostenere il **trasferimento modale del trasporto di merci su ferrovie o vie navigabili interne** suscettibili di generare benefici ambientali. → Un set di incentivi a porti, operatori logistici, imprese ferroviarie e di navigazione interna.
- **Dotazione** complessiva £ 95 milioni (nel 2009, € circa 107 milioni) e **durata** di 5 anni.
- **Costi ammissibili**: "*costi esterni netti non pagati dal trasporto stradale*", evitati attraverso l'utilizzo della ferrovia o delle vie navigabili, ricavati attribuendo un valore monetario (*pence/miglio*) alle seguenti esternalità del trasporto stradale: congestioni, incidenti, rumore, inquinamento, cambiamento climatico e usura dell'infrastruttura.



A. Il sostegno pubblico nei TM

- Dai costi sono dedotti il ricavato dalla tassazione delle infrastrutture stradali (parziale compensazione delle esternalità) e la stima delle esternalità generate dal trasporto ferroviario e per via navigabile. → "*Modal Shift Benefit*" (beneficio netto del trasferimento modale)
- **Intensità massima:** $\leq 30\%$ dei costi totali del trasporto ferroviario o per via navigabile oppure $\leq 50\%$ del valore dei costi esterni evitati
- Compatibilità ex art. 93 TFUE:
 - Idoneità a produrre una **modifica strutturale e durevole** della ripartizione del traffico tra strada e forme di **trasporto più sostenibili**
 - **Trasferimento** di tutti i benefici economici sugli utenti (riflessi nel prezzo dei servizi di trasporto)
 - Distorsioni della concorrenza non contrarie all'interesse europeo, garantendo una **distribuzione equa tra i diversi modi di trasporto**, anche grazie a regimi complementari che promuovono la navigazione costiera e a corto raggio.

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ **Aiuti ai servizi pubblici di trasporto**

- L'art. 93 TFUE è anche *lex specialis* rispetto all'art. 106 n. 2 TFUE, stabilendo **norme applicabili agli OSP nei trasporti terrestri**
- Su questa base sono stati emanati Regolamenti, Decisioni e Comunicazioni.
- Regolamento n. 1370/2007 sul trasporto su strada e per ferrovia e i relativi Orientamenti interpretativi (2014/C 92/01)

A. Il sostegno pubblico nei TM

- ▶ **Ex art. 106 n. 2 TFUE → Regolamento n. 3577/92** sulla libera prestazione del cabotaggio marittimo nell'UE ("**Reg. cabotaggio**")
 - Norme sugli **OSP nel cabotaggio marittimo**, ovvero *"obblighi che l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni"*.
 - Uno SM può imporre OSP ad armatori comunitari come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio
 - alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari **da, tra e verso le isole**
 - su base **non discriminatoria** per tutti gli armatori comunitari
 - per soddisfare esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste ed all'equipaggio della nave
- ogni **eventuale compenso** per OSP dev'essere reso disponibile a **tutti gli armatori comunitari**.

A. Il sostegno pubblico nei TM

- ▶ CG, sentenza 20 febbraio 2001, **Analir**
- L'Associazione professionale delle compagnie di trasporti di linea (Analir) ha impugnato un R.D. spagnolo in quanto contrario al Reg. 3577/92 che subordinava la prestazione di servizi di cabotaggio con le isole, da parte di imprese che forniscono linee marittime regolari, ad un'**autorizzazione amministrativa**.
- Il GN ha chiesto alla CG se la libertà di prestazione dei servizi e il Reg. 3577/92 ostassero ad un tale regime.
- La CG ha chiarito che:
 - dal Reg. cit. non può dedursi che tutti i servizi di cabotaggio marittimo con le isole o tra le isole all'interno di uno SM debbano essere considerati SP a causa dell'insularità. → L'**effettiva esigenza di SP** dev'essere verificata → Occorre accertare che, per rotte ben determinate, **l'insufficienza dei servizi regolari di trasporto ove la prestazione di questi ultimi sia lasciata alle sole forze del mercato**.
 - Inoltre, il regime di autorizzazione dev'essere **proporzionale** allo scopo perseguito: lo stesso obiettivo non potrebbe essere conseguito con misure meno restrittive della libera circolazione dei servizi (es. un sistema di dichiarazioni *a posteriori*).
 - L'autorizzazione deve basarsi su **criteri oggettivi, non discriminatori e noti in anticipo** alle imprese interessate, onde evitare il rischio che le Autorità nazionali agiscano in modo arbitrario.
 - **Natura e portata degli OSP** da imporre con un'autorizzazione amministrativa devono essere rese note in anticipo alle imprese interessate. Infine, si deve disporre di un **ricorso giurisdizionale**.

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ **Comunicazione interpretativa del Reg. n. 3577/92 (COM/2003/595)**

- I **requisiti di qualità** non possono essere stabiliti nell'ambito di OSP (bensì nei contratti di SP);
- il requisito della "*capacità a prestare il servizio*" degli armatori può includere la condizione di **solvibilità** e quella di **non avere debiti fiscali e di sicurezza sociale**;
- l'obbligo di **usare un traghetto veloce** può costituire un OSP;
- quando sono imposti OSP, i requisiti attinenti alla **regolarità e frequenza** del servizio possono essere **soddisfatti collettivamente** dagli armatori che servono la stessa rotta;
- gli SM **non** devono imporre **obblighi ritagliati su misura per una data compagnia di navigazione** e che impedirebbero ad altri armatori comunitari l'accesso al mercato (principio di non discriminazione);
- il contratto di SP aggiudicato mediante gara aperta in tutta l'UE garantisce l'assenza di discriminazione.



A. Il sostegno pubblico nei TM

- Si può concedere un'**esclusiva** ad un armatore su una rotta di SP se:
 - serve ad **alleggerire al massimo l'onere** per i contribuenti
 - è aggiudicata mediante **gara** europea
 - vale per un **periodo di tempo limitato**

Meglio optare per misure alternative (es. qualsiasi armatore che voglia operare sulla rotta dove è in vigore un contratto di SP che impone servizi tutto l'anno debba operare durante tutto l'anno).

- **Durata** del contratto di SP ≤ 6 **anni** (principio di proporzionalità).
- Consentiti i **raggruppamenti delle rotte** di SP verso diverse isole in un unico pacchetto se:
 - necessario per ottenere economie di scala
 - decisi tenuto conto della migliore **sinergia** da conseguire nel soddisfacimento delle esigenze essenziali di trasporto (non per fare discriminazioni).

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ **Decisione del 2 maggio 2013 – AdS 22843 – Francia**

- A seguito di una gara d'appalto relativa al **servizio di collegamento marittimo** Marsiglia-Bastia, Marsiglia-Ajaccio, Marsiglia-Balagne, Marsiglia-Porto Vecchio e Marsiglia-Propriano, il gruppo costituito dalla Société nationale Corse Méditerranée (SNCM) e dalla Compagnie méridionale de navigation (CMN), operatori francesi del servizio di trasporto marittimo, assicura, per un periodo che va dal 1° luglio 2007 al 31 dicembre 2013, i predetti cinque collegamenti marittimi nel quadro di una **convenzione per la concessione di servizio pubblico** ("CCSP") stipulata con la Collectivité territoriale de Corse ("CTC") e con l'Office des transports de Corse ("OTC").
- SNCM e CMN ricevono un contributo annuo da parte dell'OTC per il servizio permanente di trasporto passeggeri e merci da assicurare tutto l'anno (il "**servizio di base**") e per il servizio passeggeri da fornire nei periodi di punta (Natale, febbraio, primavera-autunno e/o estate) sulle linee Marsiglia-Ajaccio, Marsiglia-Bastia e Marsiglia-Propriano (il "**servizio complementare**").



A. Il sostegno pubblico nei TM

- Ai sensi della CCSP, la compensazione finanziaria annuale di ciascun concessionario è limitata al **disavanzo operativo attribuibile agli obblighi del capitolato d'onori**, tenendo conto di un rendimento ragionevole del capitale nautico impiegato in proporzione ai giorni della sua utilizzazione effettiva per le traversate corrispondenti a tali obblighi. Nel caso in cui le **entrate** realizzate siano **inferiori alle previsioni di entrata** fissate dai concessionari nella loro offerta, la CCSP prevede un **adeguamento della compensazione** pubblica.
- Dopo la sottoscrizione, la CCSP è stata modificata in modo tale che sono state soppresse più di 100 traversate all'anno tra la Corsica e Marsiglia, gli importi annui della compensazione finanziaria sono stati ridotti di €6,5 milioni ed è stato fissato un massimale nel meccanismo di adeguamento annuale delle entrate.
- **Corsica Ferries**, che effettua trasporti marittimi tra la Corsica e i porti di Nizza e Tolone e ha partecipato alla predetta gara d'appalto senza successo, **ha denunciato** alla Commissione **AdS illegali e incompatibili** con il mercato comune a favore di SNCM e CMN grazie alla CCSP.



A. Il sostegno pubblico nei TM

- Secondo la Commissione:
 - il **servizio complementare non soddisfa il 1° criterio *Altmark*** perché non è necessario né proporzionato al soddisfacimento di un bisogno reale di SP, per due ragioni:
 1. sulle rotte tra il continente e la Corsica mostra vi è un'offerta competitiva rispetto a quella dei due concessionari: il servizio complementare è ampiamente sostituibile dal punto di vista della domanda di passeggeri con i servizi di trasporto da Tolone offerti da operatori privati a condizioni di mercato;
 2. la combinazione del servizio base (da Marsiglia) e dei servizi d'iniziativa privata (da Tolone) sarebbe sufficiente a soddisfare la domanda.



A. Il sostegno pubblico nei TM

- Il servizio complementare non risponde al **4° criterio *Altmark*** in quanto:

1. la procedura negoziata non ha consentito di selezionare il candidato capace di fornire i servizi in questione al costo più basso per la collettività: i) l'unica offerta in concorrenza con quella dei due concessionari non è stata valutata in base alla convenienza economica, ma sulla base di un requisito del bando, ossia la capacità del candidato di operare a partire dal 1° luglio 2007; ii) i due concessionari hanno avuto un importante vantaggio competitivo (essendo l'operatore storico già dotato dell'organizzazione e dei mezzi necessari ad eseguire il contratto di SP), tenuto anche conto del periodo molto breve tra la data di concessione del contratto di SP (7 giugno 2007) e la data di inizio dei servizi (1° luglio 2007).
2. le Autorità francesi non hanno fornito dati che mostrino che la compensazione sia stata calcolata avendo riguardo alla struttura dei costi di altre imprese marittime comparabili, ma tenuto conto delle entrate e delle spese del servizio. Il confronto con i costi sostenuti da una società ben gestita è tanto più necessario perché SNCM ha subito una ristrutturazione e, quindi, non rappresenta certamente una *well-run undertaking*.

→ Le compensazioni in questione costituivano AdS.

A. Il sostegno pubblico nei TM

- ▶ ***Orientamenti sugli aiuti ai TM***
(2004/C 13/03)
- Il riesame è *pending*, ma l'Allegato è stato aggiornato nel 2017.
- Si applicano:
 - al TM, ovvero il "*trasporto via mare di passeggeri o merci*" (ex Regolamenti n. 4055/86 e n. 3577/92)
 - alle attività di rimorchio assimilabili al TM
 - alle attività di dragaggio assimilabili al TM
- Non alla cantieristica navale né alle infrastrutture

A. Il sostegno pubblico nei TM

- ▶ Individuano i seguenti **interessi comuni** che possono giustificare un intervento pubblico, in linea con il **Libro Bianco** del 2011:
 - TM più sicuro, efficace e rispettoso dell'ambiente
 - incoraggiare l'iscrizione di navi nei Registri degli SM
 - consolidare le industrie connesse al TM stabilite negli SM e mantenere una flotta globalmente competitiva a livello mondiale
 - preservare/promuovere il *know-how* marittimo e l'occupazione dei marittimi europei
 - promuovere nuovi servizi di TM a corto raggio

A. Il sostegno pubblico nei TM

- ▶ Individuano i seguenti aiuti soggetti a notifica, ma suscettibili di autorizzazione:
 - imposta sul tonnellaggio e **aiuti fiscali**
 - aiuti all'**occupazione** dei marittimi
 - aiuti per la **sostituzione degli equipaggi**
 - aiuti agli **investimenti** (anche in R&S)
 - aiuti **regionali** alle società di navigazione in regioni svantaggiate
 - aiuti per **formazione**/aggiornamento professionale/riqualificazione professionale
 - aiuti alla **ristrutturazione** delle imprese di navigazione
- aiuti al **TM a corto raggio.**

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ *Aiuti fiscali*

- **Obiettivo**

Incentivare l'iscrizione delle navi negli SM e a mantenere gli organi societari nell'UE

- **Tipi di misure**

- **sgravi fiscali agli armatori** (es. ammortamento accelerato degli investimenti nel naviglio; diritto di accantonare a riserva in esenzione da imposta per un certo numero di anni i profitti realizzati sulla vendita di navi ove siano reinvestiti in navi)
- **imposta sul tonnellaggio** (connessa direttamente al tonnellaggio di naviglio in servizio, da corrispondere indipendentemente dagli effettivi profitti o perdite dell'impresa) al posto dell'imposta sulle società



A. Il sostegno pubblico nei TM

- Necessità di un legame con una bandiera europea

→ Sgravi fiscali all'intera flotta (**comprese le navi battenti bandiera di Paesi terzi**) gestita da un armatore con sede in uno SM *solo se si dimostra* che:

- a) la direzione strategica e commerciale della totalità del naviglio è concretamente effettuata nello SM;
- b) tale attività contribuisce sostanzialmente all'economia e all'occupazione dell'UE;
- c) l'aiuto è necessario per promuovere il rimpatrio nell'UE della direzione strategica e commerciale di tutto il naviglio.

d) Il beneficiario è **soggetto all'imposta sulle società** nello SM



A. Il sostegno pubblico nei TM

- e) il beneficiario si impegna ad aumentare o mantenere almeno sotto le bandiere degli SM la quota di tonnellaggio da loro gestita sotto tali bandiere per almeno 3 anni;
- f) se il beneficiario controlla altre imprese che gestiscono navi la quota minima di tonnellaggio si applica all'impresa madre e alle società controllate complessivamente;
- g) se un'impresa/gruppo non rispetta tale quota minima, gli sgravi per le nuove navi non battenti bandiera degli SM sono consentiti solo se la quota di naviglio battente bandiera europea sul tonnellaggio globale non è diminuita in media negli ultimi 3 anni;
- h) il mantenimento della quota minima non è richiesto se il 60% della flotta batte bandiera europea.



A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ Decisione del 24 aprile 2017 - SA.45764 - **Lituania**

- **Tipo di misura:** *Tonnage tax scheme*, in base al quale imprese soggette a tassazione in Lituania che operano nel **trasporto internazionale via mare** possono scegliere di essere tassati in base al tonnellaggio della loro flotta (anziché in base ai ricavi di tale attività economica). L'imposta sul tonnellaggio copre profitti e perdite commerciali derivanti dal TM (mentre altre entrate sono soggette a tassazione ordinaria).
- **Obiettivo:** preservare/promuovere la flotta dei trasporti comunitaria e l'occupazione dei marittimi comunitari imbarcata a bordo di navi comunitarie.
- **Durata:** 10 anni (fino a dicembre 2027)
- **Gettito fiscale perso:** circa € 0,3 milioni all'anno

A. Il sostegno pubblico nei TM

- Beneficiari:

- società di TM internazionale e siano proprietarie della flotta
- società di gestione navale che possiedono $\geq 10\%$ tonnellaggio della flotta

e siano lituane o estere ma iscritte in Lituania o stabilite in altri SM ma attive in Lituania, la cui **gestione strategica, commerciale e tecnica della flotta** impiegata per il TM internazionale sia svolta **in Lituania**.

Una **filiale** (con una dotazione sufficiente di personale e risorse) **in Lituania** è necessaria ai fini della responsabilità e della tassazione.

- **Flotta:** navi impiegate per TM internazionale di persone e merci, **iscritte nel SEE (*flag-link*)**, di **più di 100 tonnellate** e in linea con standard di sicurezza ILO e IMO
- **Attività ausiliarie:** i ricavi da attività come *advertising, marketing*, rifornimento carburante, vendita biglietti, controllo passeggeri e merci, servizi di assicurazione, soccorso in mare, noleggio, ecc. sono assoggettabili all'imposta sul tonnellaggio se rappresentano $< 50\%$ dei ricavi totali tassabili di una nave in ciascun anno imponibile.

Esclusioni: dividendi dei soci, compensi e bonus di amministratori e *managers* sono soggetti all'imposta sul reddito.

A. Il sostegno pubblico nel TM

- **Contabilità separata:** sia tra attività ammissibili e attività non ammissibili svolte dalla stessa impresa sia tra imprese di uno stesso gruppo.
- **Beneficio opzionale:** ogni impresa che soddisfa i requisiti può scegliere di pagare l'imposta sul tonnellaggio. Deve conservare i requisiti per tutto il periodo (salvo casi di forza maggiore), altrimenti resta soggetta all'imposta sulle società.
- **Importo:** somma forfettaria equivalente al ricavo giornaliero stimato per ogni nave a seconda del tonnellaggio (es. fino a 1000 tonnellate, ricavo netto: € 0,93/giorno/100 tonnellate; da 1001 a 10.000, ricavo netto: € 0,67/giorno/100 tonnellate; da 10.001 a 25.000, ricavo netto: € 0,43/giorno/tonnellate).

A. Il sostegno pubblico nel TM

- La Commissione ha accertato i seguenti requisiti:
 - **obiettivi di interesse comune:** promuovere la sicurezza sul lavoro e la sostenibilità e preservare la flotta comunitaria;
 - **appropriatezza:** regime lungo abbastanza da consentire una programmazione agli interessati; incentivi adeguati a rendere convenienti la reinscrizione delle navi nell'UE e il "rimpatrio" degli organi societari
 - **conformità agli Orientamenti marittimi:** navi (*flag-link*) e attività (TM + attività meramente ausiliarie); fissazione di una quota minima di naviglio di proprietà, di una quota massima di naviglio preso in leasing/noleggio ($\leq 75\%$ del tonnellaggio totale) e di una quota massima di naviglio data in noleggio ($\leq 30\%$) in linea con la prassi; inclusione nell'imposta degli interessi maturati sul finanziamento dell'acquisto di navi ammissibili al regime assimilabile al TM;

A. Il sostegno pubblico nel TM

- **Contenimento del rischio di abusi:**
accorgimenti per evitare che le imprese attribuiscono le perdite alle attività tassabili e i profitti a quelle non tassabili; le perdite che non sono attribuibili con certezza ad una determinata attività, vanno ripartite proporzionalmente su tutte.
 - **Contenimento degli effetti distorsivi:**
regime analogo a quello di altri SM → non provoca l'iscrizione in Lituania di naviglio iscritto in altri SM o lo spostamento in Lituania degli organi societari presenti in altri SM
- Compatibilità ex art. 107 n. 3 lett. c) TFUE

A. Il sostegno pubblico nei TM

- Aiuti fiscali alle **società di gestione navale** con sede nell'UE (= forniscono alle società di navigazione servizi di vario tipo, che includono alcune operazioni di trasporto: controlli tecnici, reclutamento e formazione dell'equipaggio, **gestione tecnica e/o dell'equipaggio/della flotta**):

- limitatamente alle navi di cui hanno la gestione tecnica e dell'equipaggio, la responsabilità delle operazioni della nave e gli obblighi imposti dal codice ISM;

se rispettano la quota minima di naviglio battente bandiera europea.

A. Il sostegno pubblico nei TM

- Aiuti fiscali alle **imprese di rimorchio** se >50% dell'attività di rimorchio in un anno costituisce TM e sussiste il legale di bandiera.
 - Aiuti fiscali alle **imprese di dragaggio** se per >50% del loro tempo di servizio annuo effettuano un trasporto in mare aperto di materiali estratti e sussiste il legame di bandiera
 - Per tutti gli aiuti fiscali si richiede la **contabilità separata** alle imprese che svolgono altre attività oltre al TM
- Massimale:** riduzione dell'imposta sulle società per le attività di TM

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ *Aiuti all'occupazione dei marittimi europei*

Check: artt. 32-35 RGEC

- **Obiettivo:** incentivare l'occupazione dei marittimi europei, ossia:

- se lavorano a bordo di navi, inclusi i traghetti ro-ro, che prestano servizi regolari di trasporto passeggeri tra porti dell'UE: cittadini dell'UE/del SEE;
- negli altri casi: soggetti ad imposte e/o contributi previdenziali sociali in uno SM

- **Tipi di misure:**

- **contributi** di sicurezza sociale **ridotti** oppure
- **aliquote d'imposta ridotte**

agli armatori per i marittimi europei che lavorano a bordo di navi immatricolate in uno SM



A. Il sostegno pubblico nei TM

- Al posto di riduzione di contributi/aliquote, sono consentiti i **rimborsi dei relativi costi**, a condizione che:
 - esista un collegamento diretto con il prelievo
 - non vi sia sovracompensazione
 - il sistema sia trasparente e non consenta abusi
- **Massimale**: azzeramento dell'imposta sui redditi/contributi previdenziali dei marittimi
- **Parte marittima del rimorchio e del dragaggio**: aiuti per i marittimi europei che lavorano a bordo di rimorchiatori e draghe immatricolati in uno SM che effettuano attività in mare per $\leq 50\%$ del loro tempo di servizio.

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ *Aiuti alla sostituzione degli equipaggi*

- **Obiettivo:** ridurre il costo dovuto all'impiego di marittimi europei a bordo di navi operanti in Paesi extra-UE

- **Tipi di misure:** pagamento/rimborso delle spese di rimpatrio di marittimi europei che lavorano a bordo di navi immatricolate in registri degli SM

- **Massimale:** azzeramento delle spese

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ *Aiuti agli investimenti*

Check: artt. 14 e 17 RGEC

- **Obiettivo:** migliorare le attrezzature a bordo di navi immatricolate nei Registri degli SM e promuovere l'uso di navi sicure e meno inquinanti
- **Tipi di misure:**
 - incentivi a conformare le navi immatricolate nell'UE a **standard più rigorosi delle norme internazionali** vincolanti in materia di sicurezza e di ambiente, in anticipo rispetto all'adozione delle norme più rigorose;
 - **aiuti agli investimenti** per le società di navigazione in **zone svantaggiate** solo se si assicurano vantaggi a tali zone per un tempo ragionevole (es. costruzione di depositi specializzati o acquisto di installazioni fisse di trasbordo), **in linea con le norme sugli aiuti regionali.**

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ *Aiuti alla formazione* **Check: art. 31 RGE**

- **Tipi di misure:**

- Regime concernente specificatamente la formazione a bordo e il sostegno finanziario dello SM è versato all'istituto di formazione, all'allievo ufficiale, al marittimo o all'armatore;
- Aiuti ad iniziative in materia di ricerca e sviluppo incentrate sulla qualità, sulla produttività, sulla sicurezza e sulla protezione dell'ambiente.
- Regimi di aiuti volti a migliorare e aggiornare le competenze degli ufficiali comunitari: contributo al costo della formazione e/o in compensazione per la retribuzione corrisposta all'ufficiale durante il periodo di formazione.
- Regimi di aiuti alla riqualificazione professionale di pescatori di alto mare interessati a lavorare come marittimi.

- **Requisiti:**

- Regimi di aiuti alla formazione a bordo: i) concessione su base non discriminatoria; ii) formazione a bordo di navi immatricolate negli SM o, in via eccezionale, a bordo di altre navi se giustificata da criteri oggettivi (es. mancanza di posti disponibili su navi immatricolate nel registro di uno SM); iii) il tirocinante non può far parte dell'equipaggio, ma deve essere in sovrannumero.
- Regimi di aiuti per migliorare e aggiornare le competenze degli ufficiali comunitari: consentiti durante tutta la loro carriera e concepiti in modo da non risolversi in mere sovvenzioni alla retribuzione degli ufficiali.

A. Il sostegno pubblico nei TM

▶ **Aiuti al TM a corto raggio**

- **TM a corto raggio:** trasporto tra porti situati nel territorio degli SM;
 - **Obiettivi:** promuovere una mobilità sostenibile e sicura, rafforzare la coesione dell'UE e migliorare l'efficienza dei trasporti nel contesto di un approccio intermodale.
 - **Tipi di aiuti:** finanziamento di un servizio prestato da armatori comunitari ex Reg. n. 4055/86 per le navi battenti bandiera di uno degli SM
 - **Requisiti:** i) durata ≤ 3 anni; ii) idoneo a consentire la sostituzione, in tutto o in parte, del trasporto su strada con TM; iii) progetto dettagliato con un impatto ambientale prestabilito, riguardante una nuova rotta o il miglioramento dei servizi su una rotta esistente; iv) la stessa linea non può essere oggetto di più di un progetto; v) nessuna discriminazione tra armatori stabiliti nell'UE (\rightarrow selezione del progetto mediante gara pubblica); vi) servizio sovvenzionato commercialmente redditizio; vii) vietato il cumulo con compensazioni di OSP.
- Intensità massima:** copertura dei costi d'esercizio del servizio $\leq 30\%$ o contributo per l'acquisto di attrezzature di trasbordo per la fornitura del servizio $\leq 10\%$ dell'investimento.

A. Il sostegno pubblico nei TM

- ▶ ***Orientamenti sugli AdS alle società di gestione navale*** (2009/C 132/06)
- **Oggetto e ambito di applicazione:** disciplinano riduzioni dell'imposta sulle società o l'imposta sul tonnellaggio alle "***società di gestione navale***".
- **Obiettivo:** realizzare un trasporto marittimo più sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente e contribuire al consolidamento delle industrie marittime connesse stabilite negli SM.
- **Beneficiari:** imprese che provvedono alla gestione degli equipaggi e/o alla gestione tecnica delle navi (non la gestione commerciale).

A. Il sostegno pubblico nei TM

- **"Gestione dell'equipaggio"**: selezione e assunzione di marittimi, gestione delle retribuzioni, controllo sull'adeguatezza del personale a bordo delle navi, verifica dei certificati dei marittimi, copertura assicurativa dei membri dell'equipaggio contro gli infortuni e le invalidità, organizzazione dei preparativi per il viaggio e conseguimento dei visti, rimborsi delle spese mediche, valutazione delle competenze e, in alcuni casi, del personale.
- **"Gestione tecnica"**: garantire la navigabilità della nave e la sua piena rispondenza alle prescrizioni tecniche e di sicurezza; il *manager* tecnico è responsabile delle decisioni riguardanti le riparazioni e la manutenzione di una nave.
- **Aiuti fiscali**: alle stesse condizioni degli Orientamenti marittimi (es. *flag-link*) + altri requisiti specifici.
- **Contabilità separata**: in caso di esercizio di attività economiche non sovvenzionabili

A. Il sostegno pubblico nei TM

- **Contributo all'economia e all'occupazione nell'UE:** la gestione della nave viene effettuata nel territorio di uno o più SM e per l'espletamento delle attività a terra o a bordo vengono impiegati prevalentemente cittadini dell'UE.
- **$\geq 2/3$ del tonnellaggio** delle navi è **gestito a partire dal territorio dell'UE** (anche in *outsourcing*). Il tonnellaggio ($\leq 1/3$) gestito fuori non beneficia delle agevolazioni.
- Soddisfacimento dei **requisiti di sicurezza, formazione e certificazione dei marittimi**, rispetto delle norme ambientali e delle condizioni di lavoro a bordo.
- Tutti i marittimi che lavorano a bordo del naviglio gestito vengono formati, addestrati e detengono un certificato di idoneità conforme alle norme internazionali.
- Il datore di lavoro (armatore o società di gestione) osserva le **norme internazionali di protezione sociale** relative a: contratto di lavoro dei marittimi, perdita o naufragio della nave, cure mediche, responsabilità dell'armatore, pagamento degli stipendi in caso di infortunio o malattia e rimpatrio, orario di lavoro e ore di riposo e abbiano le disponibilità finanziarie per garantire il pagamento delle retribuzioni in caso di morte o di incapacità a lungo termine del marittimo dovuto a infortunio professionale, malattia o incidente.
- La **base imponibile** da applicare alle società di gestione **$\geq 25\%$ del tonnellaggio o del profitto teorico che si applicherebbe all'armatore** per la stessa nave o per lo stesso tonnellaggio.

A. Il sostegno pubblico nei TM

- ▶ **Art. 51 RGEC - Aiuti a carattere sociale per i trasporti a favore dei residenti in regioni remote**
 - **Finalità sociale**
 - **Trasporto:** sia aereo che marittimo
 - **Beneficiari:** passeggeri residenti abitualmente in regioni remote, su una rotta che collega un aeroporto/porto in una regione remota con un altro aeroporto/porto all'interno del SEE
 - **Costi ammissibili:** prezzo di un biglietto A/R, da o per la regione remota, incluse tasse e spese fatturate dal vettore
 - **Intensità:** $\leq 100\%$ costi ammissibili
 - **Non discriminazione:** quanto ad identità del vettore/a tipo di servizio e senza limitazione della precisa rotta

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

- ▶ **Notice NoA + Notice SGEI** del 2011 + **Grid for Port Infrastructure** del 2016

- Di norma:

- **Costruzione/ampliamento/miglioramento/gestione/uso** di infrastrutture **aventi** un uso economico = **attività economica**

Es. porti

- **Costruzione/ampliamento/miglioramento/gestione/uso** di infrastrutture **NON** aventi un uso economico **≠ attività economica**

Es. fari, infrastrutture per la sicurezza della navigazione e il controllo del traffico marittimo, per proteggere il porto da condizioni atmosferiche estreme, per la sorveglianza antinquinamento e antincendio

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

► *Segue*

- Costruzione/manutenzione/sostituzione/miglioramento di infrastrutture (**fuori** dal porto) per l'accesso ad un porto disponibili **gratuitamente a tutti** gli utenti su base non discriminatoria **≠ attività non economica**

Es. strade pubbliche, ferrovia, dragaggio dei fiumi, canali

- Costruzione, ecc. di infrastrutture (**interne** al porto) per l'accesso ad un porto e funzionali esclusivamente all'uso commerciale del porto **= attività economica**

Es. strada, ferrovia o linee di alimentazione elettrica all'interno dell'area del porto e dedicate al suo uso commerciale

B. Il sostegno pubblico alle

▶ *Segue* infrastrutture

- Costruzione, ecc. di **porti** meramente **locali** che **servono prevalentemente l'utenza locale** e con **un'incidenza solo marginale sugli investimenti transfrontalieri** → non incide sugli scambi intra-UE

Es. porti su piccoli laghi o fiumi interni ad uno SM non connessi con quelli di altri SM

Occorrono **dati** da cui risulti che l'uso delle infrastrutture fuori dallo SM è estremamente limitato e che l'incidenza sugli investimenti transfrontalieri è solo marginale

- Aiuto alla costruzione, ecc. di porti \leq € **200.000** in 3 esercizi finanziari (*de minimis*) → non incide sugli scambi intra-UE

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

► *Segue*

Non c'è distorsione della concorrenza se:

- Infrastruttura che **non fa fronte ad una concorrenza diretta** (es. monopolio naturale o legale, se in linea con le norme UE) **+ finanziamento privato inesistente + infrastruttura** non concepita in modo da non favorire particolari imprese o settori (bensì **a beneficio della collettività nel suo insieme**).
- Di norma, i porti sono aperti alla concorrenza (**mercato liberalizzato**)

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

▶ **Notice NoA + Grid for Ports Infrastructure**

- **Assenza di vantaggio per il proprietario/promotore** se il MEIT è soddisfatto:

- a. investimenti *pari passu* degli investitori privati;
- b. analisi *ex ante* basata su dati solidi e attendibili (meglio se suffragata dal parere di esperti esterni) → ritorno dell'investimento in linea con quello di mercato per progetti analoghi quanto a livello di rischio e proiezioni future;
- c. le finalità politiche generali esulano dal MEIT;
- d. successivi interventi statali sullo stesso porto si presumono incompatibili col MEIT.

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

► *Segue*

- **Funding Gap** (FG): costi dell'investimento $>$ ricavi netti
→ effetto d'incentivazione (nessun progetto senza l'aiuto)
- **Costi ammissibili** $<$ FG
→ AdS con l'importo minimo necessario (\leq FG)
- **Intensità dell'aiuto** =
 $FG/\text{investimento} = \leq 100\%$

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

- **Assenza di vantaggio per il gestore/concessionario:**
 - a. la gestione del porto è aggiudicata mediante gara conforme alle norme UE sugli appalti pubblici e alla NoA (punti 91 ss.).
 - b. in mancanza di gara, il prezzo pagato dal gestore è in linea con le normali condizioni di mercato risultanti da contratti del tutto analoghi (*benchmarking*).

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

► *Segue*

In caso di:

- affidamento diretto o *in-house*
 - gara con un solo offerente
 - non applicazione delle norme europee sugli appalti
 - procedura negoziata
 - gara non pubblicizzata a livello europeo/internazionale (nonostante la rilevanza commerciale dell'*asset*)
 - criteri discriminatori o condizioni che escludono dei competitors, ecc.
- **Necessaria stima del prezzo** mediante *benchmarking* con infrastrutture analoghe o metodi economici alternativi validi

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

- **Assenza di vantaggio per gli utenti finali:**
 - a. il prezzo per l'uso del porto è determinato attraverso una **gara concorrenziale** in linea con le norme UE sugli appalti (offerta economicamente più vantaggiosa);
 - b. in mancanza di gara, il prezzo è di mercato (***benchmarking***) o $>$ i costi marginali;
 - c. **infrastrutture aperte** a tutti gli utenti: il prezzo copre tutti i costi + un margine di profitto ragionevole (tenuto conto di entrate e costi marginali derivanti dalle attività degli utenti).

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

- Se la costruzione (ecc.) del porto configura un SIEG:

- a. non c'è vantaggio e sono rispettati i criteri *Altmark*;
- b. non c'è distorsione della concorrenza se l'importo \leq € 500.000 in 3 esercizi finanziari;
- c. vi è esenzione dalla notifica se il porto ha un traffico medio è $<$ 300.000 passeggeri/anno + rispetto delle condizioni di cui alla **Decisione SGEI** (incarico con specificazione degli OSP, dei parametri di calcolo della compensazione; compensazione non eccedente i costi netti per la fornitura del SIEG e un profitto ragionevole; meccanismo di controllo/recupero in caso di sovracomp.).

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

▶ *Segue*

Principali avvertenze ex giurispr. *Altmark*

- **SGEI/OSP effettivi**

- 1. Non basta che il servizio sia qualificato come importante
- 2. Dev'esserci un fallimento del mercato (prezzo, qualità, frequenza, area, ecc.)
- 3. Descrizione non chiara di servizio/OSP → incerti i parametri economici

- **Determinazione *ex ante*** dei parametri di calcolo della compensazione

- **Compensazione \leq sovraccosti per OSP**

- 1. Separazione contabile e trasparenza
- 2. Minor costo per la collettività → non procedura negoziata o un'unica offerta

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

- ▶ **RGEC** (modif. dal Reg. 2017/1084, in vigore dal 10 luglio 2017) – **Aiuti a favore dei porti**
- **“Infrastruttura portuale”**: infrastruttura e impianti per fornire servizi portuali collegati al trasporto
- **“Servizi portuali collegati”**: es. attracchi per l’ormeggio, muri di sponda, banchine, bacini interni, infrastrutture per i combustibili alternativi, infrastrutture per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico
- **“Infrastruttura per l’accesso”**: necessaria ad assicurare l’accesso e l’ingresso via terra o via acqua (mare o fiume) degli utenti al porto o all’interno di un porto (es. strade, binari, canali, chiuse).
- **“Porti marittimi”**: destinati principalmente all’accoglienza di imbarcazioni destinati al TM
- **“Porti interni”**: porti ≠ da quelli marittimi

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

▶ **Art. 56 ter – Aiuti a favore dei porti marittimi**

- **Costi ammissibili:**

- investimenti per costruzione/sostituzione/ammodernamento delle **infrastrutture portuali**;
- investimenti per costruzione/sostituzione/ammodernamento delle **infrastrutture di accesso**;
- **dragaggio**

(non quelli per attività non connesse al trasporto: es. impianti di produzione industriale che operano in un porto, uffici, negozi, sovrastrutture portuali)

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

- **Importo dell'aiuto:** \leq differenza tra costi ammissibili e risultato operativo dell'investimento o del dragaggio.
- **Intensità:**
 - a. Per aiuti agli investimenti per infrastrutture portuali:
 - \leq **100%** dei costi ammissibili se costi ammissibili totali \leq **€ 20 milioni/progetto**
 - \leq **80%** dei costi ammissibili se costi ammissibili totali $>$ **€ 20 milioni & \leq € 50 milioni/progetto**
 - \leq **60%** dei costi ammissibili se costi ammissibili totali $>$ **€ 50 milioni & \leq € 130 milioni/progetto** oppure \leq **€ 150 milioni/progetto** in Piano di lavoro relativo ad un corridoio della "rete centrale" ex Regolamento n. 1315/2013.
 - b. Per aiuti agli investimenti per infrastrutture di accesso e per dragaggio:
 - \leq **100%** dei costi ammissibili totali, ma \leq **€ 130 milioni/progetto** o totale operazioni di dragaggio in un anno civile
 - + **10/5 %** se Zone Assistite ex lett. a/c dell'art. 107 n. 3

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

▶ *Segue*

Oppure: **$\leq 80\%$ se importo totale $\leq \text{€ } 5$ milioni**

- **Concorrenza per il mercato:** concessione/atto di conferimento a favore di un terzo per costruzione/ammodernamento/gestione/locazione di un'infrastruttura portuale sovvenzionata assegnati in maniera competitiva, trasparente, non discriminatoria e incondizionata
- **Apertura del mercato:** infrastrutture portuali sovvenzionate messe a disposizione degli utenti interessati su base paritaria e non discriminatoria alle condizioni di mercato.

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

▶ **Art. 56 quater – Aiuti a favore dei porti interni**

- Costi ammissibili: costi per
 - investimenti per costruzione/sostituzione/ammodernamento delle **infrastrutture portuali**;
 - investimenti per costruzione/sostituzione/ammodernamento delle **infrastrutture di accesso**;
 - **Dragaggio**
(Non costi per attività non connesse al trasporto)
- Importo: \leq differenza tra costi ammissibili e risultato operativo dell'investimento/del dragaggio

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

- **Intensità:** $\leq 100\%$ dei costi ammissibili, ma $\leq \text{€ } 40 \text{ milioni}$ /progetto oppure 50 milioni/progetto in un Piano di lavoro relativo ad un corridoio della Rete centrale ex Regolamento n. 1315/2013

Oppure:

- $\leq 80\%$ dei costi ammissibili se l'importo $\leq \text{€ } 2 \text{ milioni}$ /progetto
- Concorrenza per il mercato: come *supra*
- Apertura del mercato: come *supra*

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

▶ **Notice NoA + Grid for Ports Infrastructure**

È necessaria la **notifica preventiva** se:

- aiuti ai porti compatibili ex art. **107 n. 3 lett. c** TFUE
 - a. obiettivo di interesse generale chiaramente stabilito;
 - b. necessità, proporzionalità e incentivazione;
 - c. distorsione della concorrenza/scambi intra-UE in misura non contraria all'interesse comune;
 - d. trasparenza.
- **SIEG** con **> 300.000 passeggeri** in media all'anno e in linea con la **Disciplina SIEG**
 - a. incarico con specificazione degli OSP;
 - b. rispetto della Direttiva "trasparenza" 2006/111;
 - c. rispetto norme UE sugli appalti; d. non discriminazione;
 - e. meccanismo per evitare sovracompensazioni;
 - f. trasparenza

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

- ▶ ***Regolamento n. 2017/352 su servizi portuali e trasparenza finanziaria dei porti*** (si applica dal 24 marzo 2019)

- Obiettivi:

- a. Facilitare l'accesso al mercato dei servizi portuali;
 - b. trasparenza delle relazioni finanziarie tra Autorità pubbliche e gestori dei porti/prestatori dei servizi portuali per un controllo equo ed efficace degli AdS.
- 2 *sets* di norme:
- a. quadro normativo per la fornitura di servizi portuali;
 - b. norme in materia di trasparenza finanziaria e diritti per i servizi portuali e l'uso dell'infrastruttura portuale.

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

▶ a. Agevolare l'accesso al mercato dei servizi portuali

Si possono imporre **OSP ai prestatori di** (uno o più) "**servizi aeroportuali**" (rifornimento di carburante, movimentazione merci, ormeggio, servizi passeggeri, raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, pilotaggio, servizi di rimorchio) presso porti marittimi della rete transeuropea di trasporto per garantire:

1. la disponibilità dei servizi per tutti gli utenti del porto, a **tutti i punti di attracco, senza interruzioni**, giorno e notte, per tutto l'anno;
2. la disponibilità del servizio **per tutti gli utenti** in modo **non discriminatorio**;
3. l'**accessibilità economica** del servizio a determinate categorie di utenti;
4. la **sicurezza** e la **sostenibilità ambientale** delle operazioni portuali;
5. la fornitura al pubblico di servizi di trasporto adeguati;
6. la coesione territoriale.



B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

- ▶ **b. Trasparenza nelle relazioni finanziarie**
 - Trasparenza delle relazioni finanziarie **tra Autorità pubbliche ed enti di gestione** dei porti/prestatori di servizi portuali beneficiari di finanziamenti pubblici;
 - contabilità separata per i **servizi portuali o di dragaggio finanziati con fondi pubblici** rispetto alle altre attività economiche dell'ente di gestione del porto/prestatore di servizi portuali;
 - eventuali **compensazioni degli OSP** sono indicate a parte nella contabilità pertinente e non possono essere trasferite a nessun'altra attività economica.

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

▶ c. Diritti d'uso dell'infrastruttura portuale

- Struttura e livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale vanno stabiliti in base alla strategia commerciale e ai piani d'investimento del porto.
- Possono essere differenziati in funzione di talune categorie di utenti, al fine di promuovere il TM a corto raggio o una maggiore efficienza ambientale, energetica o di emissioni di carbonio delle operazioni di trasporto.

d. Diritti per i servizi portuali

Fissati in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio e proporzionali al costo del servizio fornito.

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

► ***Orientamenti del 2008 su AdS integrativi dei finanziamenti europei per l'apertura delle autostrade del mare ("AdM")***

a. Aiuti all'avviamento di progetti TEN-T per le AdM (infrastrutture e impianti che interessano i porti di almeno due SM e consentono di spostare quote significative di trasporto merci dalla strada al mare):

- **Costi** ammissibili: costi per **investimenti**
- **Intensità**: $\leq 30\%$
- **Durata**: ≤ 2 anni
- Limitatamente alla quota non coperta dal finanziamento europeo
- Divieto di cumulo con compensazioni di OSP
- Obbligo di notifica

B. Il sostegno pubblico alle infrastrutture

► *Segue*

b. Aiuti integrativi per progetti Marco Polo II relativi ad AdM

- Aiuti per progetti di creazione/gestione dei servizi delle autostrade del mare selezionati nel Programma;
- **Intensità:** $\leq 35\%$ **costi di esercizio**
- **Durata:** ≤ 5 anni
- Limitatamente alla quota non coperta dal finanziamento europeo
- Divieto di cumulo con compensazioni degli OSP
- Obbligo di notifica

C. Le regole procedurali

► Art. 108 TFUE

Sistema di controllo degli AdS:

- Par. 1: esame permanente dei regimi di aiuti esistenti
- Par. 3: controllo dei progetti di introduzione o modifica degli AdS notificati *ex ante* ed autorizzazione in caso di compatibilità
- Par. 2: valutazione dell'incompatibilità e imposizione di obblighi di soppressione/modifica e recupero degli AdS illegali

C. Le regole procedurali

▶ **Norme secondarie e soft law**

- Reg. **2015/1589** ("Reg. procedura"), che ha sostituito il Reg. n. 659/1999
- Reg. n. **794/2004** di "esecuzione"
- Comun. del 2009 sulla procedura di esame semplificata
- Comun. del 2007 "**Verso l'esecuzione effettiva delle decisioni [di recupero]**"
- Codice delle **migliori pratiche** nei procedimenti di controllo degli AdS del 2009
- Comun. del 2002 sulla determinazione delle norme applicabili agli AdS illegali
- Comun. del 2009 sull'applicazione delle norme sugli AdS da parte dei **giudici nazionali** (GN)
- Comun. del 2003 sul segreto d'ufficio

C. Le regole procedurali

▶ **Esame preliminare degli aiuti notificati**

- 1) Notifica "completa" e "tempestiva" del progetto di aiuto nuovo/modifica di aiuto esistente (AdS individuale o regime)
- 2) Obbligo di *stand-still* fino alla decisione di chiusura della fase preliminare/d'indagine formale
- 3) Possibile **richiesta di informazioni** supplementari entro un termine
- 4) Entro 2 mesi dalla notifica completa: chiusura della fase preliminare (se non c'è dubbio che non sia un AdS o che sia compatibile) o apertura dell'indagine formale
- 5) Possibile accordo Commissione-SM su proroga
- 6) "Silenzio-assenso" dopo **2 mesi** di inerzia della Commissione dalla notifica completa + **15 gg** di inerzia dalla comunicazione dello SM circa l'imminente attuazione della misura

C. Le regole procedurali

► Pre-notificazione

Codice delle buone prassi:

- Fase precedente alla notifica
- invio di un modulo di progetto di notificazione
- risposta della Commissione entro circa 2 settimane
- contatti e scambi di informazioni tra Commissione e SM
- obiettivo di snellire la fase d'indagine preliminare
- in linea di massimo, durata massima 2 mesi, salvo particolare complessità del caso

C. Le regole procedurali

► Procedura di esame semplificata

Comunicazione del 2009 (in fase di riesame da gennaio 2016):

- si applica a **misure** di aiuto: i) che rientrano nelle sezioni “*valutazione standard*” di Orientamenti o Discipline in vigore (es. R&S&I, Risk Capital e Ambiente), ii) che corrispondono alla prassi consolidata e iii) progetti di proroga/estensione di regimi di aiuti esistenti
- Contatti di **pre-notificazione**
- **Notifica** secondo modulo standard, salvo per progetti di proroga/estensione di aiuti esistenti (→ modulo di notificazione semplificato);
- **Pubblicazione** della sintesi della misura → termine di 10 gg lavorativi per presentare osservazioni
- Possibile chiusura con **decisione abbreviata** di assenza di un AdS o di obiezioni **entro 20 gg lavorativi** dalla notifica;
- Notifica della decisione finale allo SM che può indicare le informazioni coperte dal **segreto professionale**, in vista della pubblicazione in GUUE della decisione
- Entro 20 gg. lavorativi la Commissione può aprire l'indagine formale o adottare una decisione non abbrev.

C. Le regole procedurali

▶ **Procedim. d'indagine formale**

- Concerne AdS notificati, esistenti, illegali o attuati in modo abusivo
- La **decisione di avvio** dell'indagine formale espone sinteticamente i punti di fatto e di diritto, una valutazione preliminare e le questioni da approfondire
- Lo SM e gli interessati possono presentare osservazioni **entro 1 mese** (prorogabile se giustificato)
- Lo SM dev'essere **informato** delle osservazioni altrui (altrimenti inutilizzabili) e può rispondere entro 1 mese (prorogabile se giustificato)
- Gli **interessati non** sono **parti** del procedimento
- Entro **18 mesi** circa: dec. d'inesistenza o di compatibilità dell'AdS (eventualmente grazie alle modifiche apportate dallo SM); dec. compatibilità condizionata; dec. negativa; dec. sospensione dell'erogazione fino alla restituzione di aiuti illegali (giurispr. Deggendorf)
- Dopo 18 mesi, su richiesta dello SM, (nel dubbio) eventuale decisione negativa

C. Le regole procedurali

► Controllo AdS esistenti

La Commissione:

- chiede allo SM le informazioni per la **revisione** degli AdS esistenti
- se non li ritiene compatibili informa lo SM della sua **posizione**, dandogli la possibilità di presentare **osservazioni**
- adotta una **raccomandazione** sulle modifiche che andrebbero apportate
- avvia **l'indagine formale**, se lo SM non adotta le opportune modifiche
- **non** può ordinare il **recupero**, **né** per lo SM vi è l'obbligo di **stand-still**

C. Le regole procedurali

▶ *Aiuti illegali o attuati in modo abusivo*

- Fase preliminare & indagine formale
- Possibile avvio su **denuncia** di un interessato (in tal caso, la Commissione deve adottare una decisione)
- La Commissione esamina tutte le informazioni e ne può chiedere altre allo SM interessato o a terzi
- Può **ingiungere** la **sospensione** dell'erogazione o il **recupero provvisorio** (in caso di rischio di danno irreparabile ad un concorrente), previa possibilità per lo SM di presentare osservazioni
- In caso di inadempimento dello SM, possibile ricorso immediato per infrazione

D. L'obbligo di recupero e le deroghe

▶ **Decisioni negative su AdS illegali**

- La Commissione deve ordinare il recupero per ripristinare lo **status quo ante**
- Le modalità di recupero sono stabilite dal diritto nazionale, salvo il principio di **effettività**
- L'importo da recuperare include gli **interessi** maturati dall'erogazione alla restituzione al tasso fissato periodicamente dalla Commissione (*check*: Comunicazione n. 2008/C14/02)
- Il recupero è soggetto a **prescrizione decennale** (dalla concessione), salvo interruzioni dovute ad azioni della Commissione o di uno SM e sospensione durante giudizio dinanzi alla CGUE
- Il recupero può conseguire ad una decisione del GN che accerta l'illegalità dell'AdS (non l'incompatibilità)

D. L'obbligo di recupero e le deroghe

- ▶ **Limiti/deroghe all'obbligo di recupero**
- Principio del **legittimo affidamento**: legittimo affidamento derivante da un comportamento della Commissione, non dello SM (un'impresa diligente deve riconoscere una violazione dell'art. 107 commessa da uno SM)
- **Impossibilità assoluta di esecuzione** (non difficoltà finanziarie del beneficiario, né difficoltà giuridiche, politiche o pratiche interne allo SM) → leale collaborazione con la Commissione, che potrebbe modificare la decisione per renderla eseguibile

E. Il quadro giuridico italiano

▶ Art. 48 L. 234/2012

- Entro 45 gg. dalla notifica della decisione di recupero/dalla nomina, il Ministro competente/commissario straordinario, con proprio decreto/provvedimento, indica: i soggetti tenuti alla restituzione dell'aiuto, gli importi dovuti e le modalità e i termini del pagamento
- Possibile competenza della Regione, Provincia autonoma o Ente locale;
- Riscossione Equitalia/Agenzia delle Entrate
- Recupero ≠ revoca delle agevolazioni concesse ex art. 9 D.lgs. n. 123/98.