

Roma, 12 luglio 2000

**CIRCOLARE N. 104/2000****OGGETTO: FINANZIAMENTI - REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA - SENTENZA DEL 15.6.2000.**

Com'è noto, negli anni '80 il Friuli Venezia Giulia concesse finanziamenti alle imprese di autotrasporto poi dichiarati illegittimi dalla Commissione Europea.

Con la sentenza indicata in oggetto il Tribunale di I grado delle Comunità Europee ha ora parzialmente mitigato quella decisione. In particolare il Tribunale ha stabilito che gli aiuti concessi alle imprese che esercitano esclusivamente trasporto in ambito locale, regionale e nazionale sono legittimi e non devono essere restituiti dai beneficiari.

Viceversa, la condanna è stata confermata per i finanziamenti concessi alle imprese di trasporti internazionali, in quanto essendo il trasporto internazionale già liberalizzato all'epoca della concessione degli aiuti, gli stessi hanno avuto effetti distorsivi della concorrenza.

*Per riferimenti confronta circ.re conf.le n.54/1997*

*FINE TESTO CIRCOLARE CONFETRA*

**NOTA INFORMATIVA**

*Gli aiuti erogati dal 1 luglio 1990 ai trasportatori del Friuli-Venezia Giulia che esercitano esclusivamente l'attività di trasporto locale, regionale e nazionale non devono essere restituiti*

*Sentenza del Tribunale di primo grado nelle cause riunite T298/97*

*Alzetta e a./Commissione delle Comunità europee*

*(15 giugno 2000)*

*Nel 1981 e nel 1985 talune leggi della Regione Friuli-Venezia Giulia hanno istituito regimi di aiuti finanziari alle piccole imprese locali di trasporto di merci su strada. Tali regimi non sono stati notificati alla Commissione.*

*Nel 1997 una decisione della Commissione ha dichiarato incompatibili con il mercato comune gli aiuti concessi alle imprese di trasporto internazionale e quelli concessi, a decorrere dal 1 luglio 1990, alle imprese che esercitano esclusivamente attività di trasporto locale, regionale o nazionale: tali aiuti dovevano pertanto essere restituiti.*

*La Commissione ha operato una distinzione tra il trasporto interno su strada ed il trasporto internazionale di merci. Nel settore del trasporto nazionale, regionale e locale, il mercato era chiuso alla concorrenza sino al 1 luglio 1990, data in cui un regolamento del Consiglio ha ammesso i trasportatori non residenti ad effettuare trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro: la Commissione ne ha dedotto che gli aiuti accordati in tale settore dopo tale data potevano incidere sugli scambi tra gli Stati membri. Dato che il trasporto internazionale era stato aperto alla concorrenza intra-comunitaria a partire dal 1969, la Commissione ha ritenuto che gli aiuti accordati in tale settore dal Friuli-Venezia Giulia favorissero i trasportatori della regione rispetto ai loro concorrenti esercenti attività di trasporto internazionale.*

*Il signor Alzetta e altri rappresentanti di piccole imprese esercenti, nella maggior parte dei casi, esclusivamente attività di trasporto locale o regionale servendosi di un solo autoveicolo chiedevano l'annullamento della decisione della Commissione.*

*Tali imprenditori, sostenuti dall'Italia, rilevano, in particolare, che i detti aiuti non incidono sugli scambi tra gli Stati membri e non alterano la concorrenza a causa del loro modesto ammontare.*

*Il Tribunale ricorda che costituiscono aiuti di Stato, incompatibili con il mercato comune, aiuti che siano idonei ad incidere sugli scambi tra gli Stati membri e minaccino di falsare la concorrenza. Il Tribunale considera che l'ammontare minimo degli aiuti controversi non è significativo dal momento che la concorrenza è falsata, anche in maniera ridotta, attraverso il rafforzamento della posizione delle imprese beneficiarie.*

*Il Tribunale ritiene altresì che l'attività essenzialmente locale dei beneficiari degli aiuti controversi ed i regimi di contingentamento non escludevano l'incidenza di tali aiuti sugli scambi tra gli Stati membri e sulla concorrenza.*

*Il Tribunale considera inoltre che gli aiuti alla locazione finanziaria (per l'acquisto di nuovi autoveicoli) e gli altri aiuti controversi non possono beneficiare di una deroga: essi non sono stati accordati al fine di eliminare, nell'ambito di un piano di risanamento, una sovracapacità strutturale del settore e costituivano in realtà aiuti al funzionamento.*

*I trasportatori, sostenuti dal governo italiano, fanno valere che gli aiuti al trasporto locale, regionale e nazionale devono essere qualificati come aiuti esistenti in quanto sono stati previsti da leggi anteriori alla liberalizzazione del settore interessato e non sono di conseguenza soggetti all'obbligo di notifica.*

*Il Tribunale considera che costituiscono aiuti esistenti non soltanto quelli istituiti prima dell'entrata in vigore del Trattato o dell'adesione dello Stato membro interessato alle Comunità, ma anche quelli istituiti in un mercato inizialmente chiuso alla concor-*

renza: l'applicabilità delle disposizioni del Trattato relative agli aiuti di Stato, in tale mercato, dipende infatti dalla liberalizzazione del mercato stesso.

Poiché il settore del trasporto internazionale di merci su strada è stato aperto alla concorrenza dal 1969, gli aiuti istituiti nel 1981 e nel 1985 in tale settore costituivano quindi "aiuti nuovi" soggetti, come tali, all'obbligo di notifica.

Viceversa, poiché il settore del trasporto locale, regionale o nazionale, è stato liberalizzato dal 1 luglio 1990, gli aiuti istituiti nel 1981 e nel 1985 in tale settore costituivano, al momento della detta liberalizzazione, aiuti esistenti e non erano quindi soggetti all'obbligo di notifica.

Il Tribunale considera pertanto che gli aiuti controversi sono stati erroneamente qualificati come aiuti nuovi, nei limiti in cui sono stati concessi alle imprese che esercitano esclusivamente l'attività di trasporto locale, regionale o nazionale.

La decisione della Commissione deve pertanto essere annullata nella parte in cui dichiara illegali gli aiuti concessi a decorrere dal 1 luglio 1990 alle imprese che esercitano esclusivamente l'attività di trasporto locale, regionale o nazionale e impone il loro recupero.