PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE
A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

Aiuti di Stato:la Commissione UE non trova aiuti concessi agli operatori di terminal container nel porto belga di Anversa

Bruxelles,23 novembre 2018 – La Commissione europea ha concluso che le riduzioni dei pagamenti compensativi concessi dal porto di Anversa di proprietà statale a due operatori di terminal container sono state concesse a condizioni di mercato e quindi non comportano aiuti di Stato ai sensi delle norme dell'UE. Concessioni dell'area di Porto di Anversa e Deurganckdok
Il porto di Anversa è gestito dall'Autorità portuale di Anversa, un'autorità pubblica, che è interamente controllata dalla città di Anversa. L'Autorità mette a disposizione delle aziende un terreno per operare nell'area portuale sulla base di accordi di concessione.

Concessioni dell'area di Porto di Anversa e Deurganckdok

Il porto di Anversa è gestito dall'Autorità portuale di Anversa, un'autorità pubblica, che è interamente controllata dalla città di Anversa. L'Autorità mette a disposizione delle aziende un terreno per operare nell'area portuale sulla base di accordi di concessione.

Nel 2004, l'Autorità portuale di Anversa ha concluso accordi di concessione con due operatori di terminal container, PSA Antwerp NV e Antwerp Gateway NV, per la fornitura di servizi relativi al trasbordo di container nel momento in cui la nuova area di Deurganckdok del porto di Anversa. I contratti di concessione sono stati conclusi per un periodo di 42 anni, vale a dire fino al 2046.

Gli accordi tra l'Autorità Portuale di Anversa e i due concessionari dell'area di

Deurganckdok sono simili ai contratti di concessione assegnati dall'Autorità ad altri operatori di terminal container e prevedono l'obbligo di gestire ogni anno una quantità minima di container in ciascun terminal ("minimo requisiti di stazza ").

Tra il 2009 e il 2012, PSA Antwerp NV e Antwerp Gateway NV non hanno raggiunto il loro requisito minimo di tonnellaggio annuale. Di conseguenza, secondo gli accordi di concessione, avrebbero dovuto pagare un risarcimento all'Autorità portuale di Anversa. Tuttavia, anziché riscuotere il risarcimento dovuto dalle due società, nel marzo 2013 l'Autorità Portuale di Anversa ha modificato retroattivamente verso il basso i requisiti minimi di tonnellaggio per le due società. Ciò ha ridotto di circa l'80% l'importo della compensazione dovuta da ciascuno dei due operatori.

Indagine della Commissione

In seguito a una denuncia di un concorrente, il 15 gennaio 2016 la Commissione ha avviato un'indagine approfondita per verificare se le riduzioni di compensazione applicate dall'Autorità portuale di Anversa fossero in linea con le norme UE sugli aiuti di Stato e in particolare se un operatore privato avrebbe accettato una riduzione analoga (il principio dell'operatore dell'economia di mercato).

L'indagine della Commissione ha rilevato che:

- Nel contesto della crisi economica un certo adeguamento del fabbisogno minimo di tonnellaggio era giustificabile in quanto i volumi di container e il traffico sono diminuiti in tutti i principali porti in Europa, compreso il porto di Anversa. Per lo stesso motivo, l'Autorità del porto di Anversa ha anche adeguato i requisiti minimi di tonnellaggio degli altri operatori terminalistici.
- PSA Antwerp NV e Antwerp Gateway NV si trovavano in una situazione molto specifica rispetto ad altri operatori attivi nel porto di Anversa. Essendo i concessionari di una nuova area del porto (Deurganckdok), erano ancora in fase di avviamento quando è iniziata la crisi economica. Ciò ha messo le due società in una situazione ancora più difficile nel contesto della crisi economica e ha ulteriormente giustificato l'adeguamento al loro fabbisogno minimo di tonnellaggio.
- I due concessionari sono clienti chiave per il porto di Anversa. L'Autorità Portuale era preoccupata che costringere i due concessionari a pagare l'intero importo della compensazione avrebbe potuto avere effetti negativi sulla situazione economica delle imprese e mettere a rischio i loro rapporti con il porto.
- L'entità della riduzione del fabbisogno minimo di tonnellaggio e la metodologia applicata dall'Autorità portuale di Anversa per determinare questi adeguamenti per i due concessionari erano in linea con ciò che un operatore del mercato privato avrebbe utilizzato e applicato.

Pertanto, la Commissione ha riscontrato che **l'Autorità Portuale di Anversa agiva nello stesso modo di un operatore di mercato privato riducendo i requisiti minimi di tonnellaggio** per PSA Antwerp NV o Antwerp Gateway NV. Di conseguenza, la Commissione ha concluso che nessun aiuto di Stato ai sensi della normativa UE era stato concesso ai due concessionari.

Sfondo

Gli interventi pubblici a favore delle imprese possono essere considerati esenti da aiuti di Stato ai sensi delle norme dell'UE quando sono effettuati a condizioni che un operatore privato avrebbe accettato a condizioni di mercato (principio dell'operatore dell'economia di mercato, MEOP). Se questo principio non viene rispettato, gli interventi pubblici comportano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.