

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 29 ottobre 2003

relativa alla misura d'aiuto alla quale i Paesi Bassi hanno dato esecuzione in favore di porti turistici non aventi scopo di lucro nei Paesi Bassi

[notificata con il numero C(2003) 3890]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2004/114/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 ai detti articoli ⁽¹⁾, e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera in data 1° marzo 2001, alla Commissione è pervenuta una denuncia relativa a un'eventuale distorsione della concorrenza tra porti per imbarcazioni da diporto (porti turistici) nei Paesi Bassi. I porti turistici olandesi sono gestiti sia da organizzazioni senza scopo di lucro (di solito circoli velici) che da imprese private. Secondo il denunciante, parecchi di detti porti avrebbero fruito di aiuti di Stato per la costruzione o la manutenzione di ormeggi. Grazie a ciò questi possono, ad esempio, offrire in affitto ai turisti di passaggio posti di ormeggio per le loro imbarcazioni da diporto a prezzi inferiori.
- (2) Inizialmente la denuncia riguardava un solo progetto ad Enkhuizen, il cosiddetto progetto Gependam, nell'ambito del quale, secondo il denunciante, il circolo velico locale avrebbe ricevuto aiuti sotto forma di un prezzo d'acquisto eccessivamente basso per una data superficie acquatica. Con lettera dell'11 aprile 2001 (D/51551) la Commissione ha chiesto alle autorità olandesi chiarimenti in merito al caso, cui esse hanno risposto con lettera del 24 maggio 2001.

- (3) Informato della suddetta corrispondenza, nel corso del 2001 il denunciante ha trasmesso più volte ulteriori informazioni su questo e su altri sei casi. Con lettera in data 11 febbraio 2002 (D/50569) la Commissione ha chiesto alle autorità olandesi informazioni dettagliate in merito a questi sette casi.
- (4) Su richiesta delle autorità olandesi, il 3 maggio 2002 si è tenuta una riunione bilaterale fra di esse e i servizi della Commissione. Le autorità olandesi hanno risposto alle domande poste e trasmesso ulteriori informazioni (relazioni) il 10 luglio 2002 e il 2 agosto 2002.
- (5) Sulla base delle informazioni ricevute la Commissione ha preparato un quadro d'insieme dei sette casi in questione, e l'ha inviato al denunciante con lettera dell'8 agosto 2002. In tale quadro d'insieme è stata operata una distinzione fra tre casi che potevano configurare un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, e quattro casi che la Commissione non ha considerato aiuti di Stato ai sensi di tale articolo. Con lettera del 3 settembre 2002 il denunciante ha espresso il proprio accordo sul quadro elaborato dalla Commissione e ha fornito informazioni supplementari sui tre casi restanti.
- (6) Con lettera del 5 febbraio 2003 la Commissione ha comunicato ai Paesi Bassi la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in merito ai tre casi restanti. Con lettera del 22 aprile 2003 le autorità olandesi hanno trasmesso alla Commissione le proprie osservazioni e altre informazioni.
- (7) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata il 22 marzo 2003 nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito.

⁽¹⁾ GU C 69 del 22.3.2003, pag. 4.

⁽²⁾ GU C 69 del 22.3.2003, pag. 4.

- (8) Con lettera del 16 aprile 2003 la Commissione ha ricevuto una risposta da parte del denunciante, che non conteneva alcuna informazione nuova o fatti rilevanti aggiuntivi. In relazione all'avvio del procedimento formale d'esame la Commissione non ha ricevuto alcuna osservazione da terzi.

II. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEL PRESUNTO AIUTO

- (9) La Commissione ha avviato un'indagine approfondita sui tre porti turistici di Enkhuizen, Nijkerk e Wieringermeer.

A. Enkhuizen

- (10) Nel 1998 il comune di Enkhuizen ha deciso di costruire un nuovo porto per piccole e grosse imbarcazioni da diporto. Per la costruzione di questo nuovo porto l'esistente accesso al circolo velico KNZ&RV doveva essere chiuso. Come compensazione per questa chiusura il comune ha adottato tre misure:

- a) il comune ha provveduto ad approntare un ingresso del porticciolo per KNZ&RV in un luogo vicino;
- b) secondo il comune, a causa del nuovo accesso le imbarcazioni di passaggio erano costrette a effettuare una deviazione per raggiungere il porticciolo di KNZ&RV. Secondo una relazione indipendente (commissionata dal comune), la deviazione porta nel giro di tredici anni a un calo del 10 % del numero di imbarcazioni di passaggio che si fermano al porto, con una perdita di introiti complessiva stimata a 80 700 EUR. Come compensazione per questa perdita il comune ha dragato una parte della zona vicina al porticciolo esistente, per dare al circolo l'opportunità di costruire a proprie spese, successivamente, 105 punti di ormeggio. Le autorità olandesi hanno presentato una relazione indipendente in cui i costi del dragaggio del futuro porticciolo vengono confrontati ai costi della compensazione della perdita di introiti come conseguenza della deviazione che devono effettuare le imbarcazioni di passaggio. I costi complessivi del dragaggio figurano come pari a 96 655 EUR, il che corrisponde circa alla somma della perdita di introiti come conseguenza della deviazione.
- c) Il circolo velico KNZ&RV ha ottenuto infine l'opportunità di acquistare dal comune la superficie dragata (26 000 m²) per lo stesso prezzo al m² che il comune aveva pagato allo Stato nel 1998 per la stessa zona. Questo prezzo al m² era stato stabilito in una relazione di valutazione indipendente del 30 marzo 1998, in cui il perito concludeva che questa

superficie, gran parte della quale appartenente al lago dell'IJsselmeer, non aveva alcun valore economico. Secondo le autorità olandesi, i periti olandesi in questo caso partono da un valore base di 0,45 EUR al m². La superficie (acquatica) totale acquistata dal circolo velico essendo pari a 26 000 m², il prezzo d'acquisto complessivo è risultato di 11 700 EUR (26 000 x 0,45).

- (11) Secondo il denunciante, per una superficie acquatica in questa zona, destinata a un porto turistico, il prezzo di vendita medio è di circa 15 EUR al m². Dato che la superficie è stata venduta al circolo velico allo scopo di crearvi successivamente punti di ormeggio, il proprietario (cioè il comune) era al corrente della futura destinazione dell'area. Di conseguenza il comune avrebbe dovuto essere consapevole del suo valore economico. Secondo il denunciante questa superficie acquatica ha un valore di 390 000 EUR (26 000 x 15).

B. Nijkerk

- (12) Il comune di Nijkerk era il proprietario di un porto turistico locale costruito nel 1966. Tale porto è stato privatizzato nel 2000 e venduto al locatario, il circolo velico locale De Zuidwal. Nel 1998 il porto era stato stimato da un esperto locale a 417 477 EUR. Questo prezzo stimato era basato sul presupposto che il porto turistico non fosse inquinato, fosse ben mantenuto e fosse affittato (in assenza di quest'ultima condizione la stima ammontava a 521 847 EUR).
- (13) Il porto era tuttavia inquinato e lo stato di manutenzione molto arretrato. Nel contratto di compravendita del 27 marzo 2000 fra il comune e il circolo velico, questo ha acconsentito ad assumersi tutti i costi per il risanamento dell'acqua e per i lavori di manutenzione necessari per le infrastrutture del porto. Il comune ha valutato tali costi di manutenzione nel 2000 a 272 268 EUR, e i costi di risanamento a 145 201 EUR. Tali valutazioni sono state effettuate da funzionari del comune sulla base della loro esperienza pratica. Il comune ha sottratto tali costi dal valore stimato del porto, cosa che ha portato a un prezzo d'acquisto di 0,45 EUR (1 fiorino) per l'intero porto.
- (14) Dopo la richiesta di chiarimenti fatta pervenire dalla Commissione con lettera dell'11 febbraio 2002, le autorità olandesi hanno commissionato una nuova valutazione indipendente dei costi della manutenzione arretrata e del risanamento. Nella relazione del 20 luglio 2002 i primi figurano come stimati a 200 000 EUR, e i secondi a 600 000 EUR.

C. Wieringermeer

- (15) Nel 2000 il comune di Wieringermeer ha venduto della superficie acquatica e terreni alla società Jachtwerf Jongert BV. Con lettera del 10 luglio 2002 le autorità olandesi hanno fornito il seguente quadro del valore stimato delle aree interessate e del prezzo di vendita effettivo:

Valore stimato del terreno:	5 719 854 EUR (84 028 m ² a 64,07 EUR/m ²)
Valore stimato della superficie acquatica:	+ 105 211 EUR (69 031 m ² a 1,51 EUR/m ²)
Valore stimato complessivo:	5 825 065 EUR
Prezzo di vendita complessivo:	7 636 147 EUR
Differenza fra il prezzo di vendita e la valutazione:	1 811 082 EUR

III. MOTIVI DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (16) La Commissione ritiene che le attività dei porti turistici siano da inquadrare come delle normali attività economiche nell'ambito del settore turistico. Nella decisione della Commissione del 7 gennaio 2000 [N 582/99 — Italia, «Marina di Stabia SpA»⁽¹⁾], la Commissione ha concluso che in questo specifico caso i fondi pubblici stanziati per il porto turistico ne rafforzano la posizione rispetto agli altri porti turistici concorrenti degli altri Stati membri.
- (17) La presunta sovvenzione ai porti turistici in oggetto è finanziata con risorse statali. Ricorrono pertanto due dei quattro criteri che configurano un aiuto di Stato, ossia l'utilizzo di risorse statali e la selettività.
- (18) Riguardo al concetto di «vantaggio», nella sua decisione di avvio del procedimento la Commissione ha dichiarato quanto esposto in appresso.

A. Enkhuizen

- (19) La Commissione ritiene che il nuovo ingresso al porto turistico debba essere considerato come una compensazione a livello di infrastruttura, da parte del comune, per la chiusura del precedente accesso. Questa misura non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. La Commissione considera il dragaggio come una misura di compensazione della stimata perdita di introiti in conseguenza della chiusura del precedente accesso da parte delle autorità locali. Neanche questa misura costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.
- (20) La Commissione non esclude invece l'esistenza di elementi di aiuto di Stato nella vendita, da parte del comune, della superficie acquatica al circolo velico. Sulla

base delle informazioni fornite dalle autorità olandesi e dal denunciante, la Commissione non può escludere una tale componente di aiuto di Stato, visto il prezzo pagato per l'area (11 700 EUR) e il suo presunto valore (390 000 EUR). La differenza fra questi importi è pari a 378 300 EUR, il che supera il tetto stabilito dal regolamento (CE) n. 69/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti d'importanza minore («de minimis») ⁽²⁾. Il vantaggio per il circolo velico KNZ&RV viene pertanto stimato a 378 300 EUR.

B. Nijkerk

- (21) Per quanto riguarda la manutenzione arretrata, la Commissione concorda con la relazione di valutazione indipendente e con la riduzione di 200 000 EUR dal valore stimato del porto nel 1998.
- (22) Quanto ai costi di risanamento, le autorità olandesi hanno operato una distinzione fra quelli relativi al vicino canale («Arkervaat») e quelli riguardanti il porto. Secondo le autorità olandesi il canale è collegato al porto e viene inquinato da diversi utenti che col porto non hanno nulla a che fare. Esse hanno quindi deciso che il circolo velico non è responsabile di alcun inquinamento, neanche quello del porto turistico. Quando, nel corso del 2002, è apparso che i costi per il risanamento erano molto elevati, il comune ha deciso di assumerne a proprio carico il 25 %. Di conseguenza per i costi di risanamento il circolo velico pagherà 450 000 EUR. Secondo le autorità olandesi, il contratto di compravendita ha quindi portato il circolo velico a esborsare un importo supplementare (ossia 200 000 + 450 000 — 417 477 = 232 522 EUR).
- (23) Per quanto riguarda i costi del risanamento, la Commissione nutre dubbi sul fatto che il principio «chi inquina paga» sia stato applicato correttamente nella fattispecie. Di regola il circolo velico De Zuidwal è responsabile (e deve rispondere) dell'inquinamento del suo porticciolo. Secondo tale principio il porto avrebbe dovuto essere venduto per (417 477 — 200 000 =) 217 477 EUR. Il vantaggio stimato per il circolo velico De Zuidwal ammonta pertanto a 217 477 EUR.

C. Wieringermeer

- (24) Nella sua prima valutazione la Commissione ha concluso che il prezzo del terreno risultava adeguato, dato che nella relazione di valutazione figurano diversi riferimenti per prezzi di terreni raffrontabili. Il valore stimato della superficie acquatica (in totale 69 731 m²), per un prezzo di 1,51 EUR al m², è sembrato al di sotto del prezzo di mercato. La relazione di valutazione non contiene alcun riferimento o altro chiarimento relativamente a tale valore stimato.

⁽¹⁾ GU C 40 del 12.2.2000, pag. 2.

⁽²⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 30.

(25) Il problema della compensazione eccessiva si presenterebbe tuttavia solo se il valore della superficie acquatica ammontasse a più di 29,21 EUR al m² ⁽¹⁾. Dato che questa soglia è piuttosto elevata, in base alle cifre attuali non si presume che vi sia una compensazione eccessiva. Con lettera dell'8 agosto 2002 la Commissione ha quindi informato il denunciante che non è stata trovata alcuna prova di aiuto concesso illegalmente.

(26) Con lettera del 3 settembre 2002 il denunciante ha comunicato alla Commissione che il comune ha creato l'area di terreno nell'IJsselmeer in modo artificiale, operazione estremamente costosa. I costi della bonifica sono ammontati a 9 892 409 EUR. Essendo l'area stata creata meno di tre anni prima della vendita, il comportamento delle autorità comunali sembra in contrasto con il capitolo II, paragrafo 2, lettera d), della comunicazione della Commissione relativa agli elementi di aiuto di Stato connessi alle vendite di terreni e fabbricati da parte di pubbliche autorità ⁽²⁾.

(27) Per quanto riguarda l'incidenza sugli scambi tra gli Stati membri (quarto criterio per gli aiuti di Stato contemplato all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE), la Commissione ha riconosciuto che le attività dei porti turistici in causa possono essere considerate alquanto marginali.

(28) Nella sua decisione di avvio del procedimento la Commissione non ha potuto tuttavia escludere a priori un'eventuale incidenza, non foss'altro che per la mobilità delle imbarcazioni da diporto.

(29) La Commissione ha dovuto pertanto avviare il procedimento formale d'esame, visto che l'indagine iniziale non ha permesso di dissipare le perplessità sollevate circa la qualificazione della misura in esame quale aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE. A tale riguardo la Commissione ha cercato dati specifici per ciascuno dei porti interessati e in generale per il settore dei porti turistici olandese, sulla parte del fatturato annuo generato da punti di ormeggio fissi o provvisori per imbarcazioni di Stati membri diversi dai Paesi Bassi.

(30) Per quanto riguarda la compatibilità di tale aiuto, non sembra che si possa applicare alcuna delle disposizioni derogatorie previste dal trattato CE. Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafi 2 e 3, lettere b) o d), non hanno palesemente alcuna attinenza con il caso in esame. Le autorità olandesi non hanno inoltre dichiarato che l'aiuto aveva la finalità di favorire lo sviluppo regionale ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE, e anche la Commissione non ritiene che fosse questo il caso ⁽³⁾. L'aiuto non è apparentemente volto a promuovere la realizzazione di un obiettivo comunitario orizzontale ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c),

come la ricerca e sviluppo, l'occupazione, l'istruzione, l'ambiente, le piccole e medie imprese o gli aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione ai sensi delle relative discipline e orientamenti. Da ultimo, la Commissione non reputa corretto favorire lo sviluppo del settore dei porti turistici avvalendosi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c).

IV. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

(31) La Commissione ha ricevuto una lettera del denunciante, datata 16 aprile 2003, non contenente alcun dato nuovo o fatto aggiuntivo sui tre porti turistici interessati. Non ha inoltre ricevuto alcuna osservazione da terzi.

V. COMMENTI DEI PAESI BASSI

(32) Le autorità olandesi hanno risposto con lettera del 22 aprile 2003, adducendo due argomentazioni riguardo all'avvio del procedimento.

(33) In primo luogo le autorità olandesi ritengono che non si configuri alcun vantaggio, poiché l'aiuto finanziario statale (nella misura in cui di ciò si tratti) è minimo e rientra nella soglia de minimis. A sostegno di tale posizione hanno fornito dati supplementari.

(34) Le autorità olandesi ritengono poi che, anche qualora l'aiuto statale sia superiore alla soglia de minimis, esso non incide sugli scambi, e non si configura quindi alcun aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. A tale riguardo hanno fornito informazioni statistiche sui mercati dei porti turistici olandesi ed europei.

(35) Per quanto riguarda Enkhuizen, le autorità olandesi rimangono dell'opinione che il valore addotto della superficie acquatica era di 0,45 EUR/m², sulla base della relazione di valutazione indipendente del 30 marzo 1998 (in cui il perito concludeva che l'area non aveva alcun valore economico, ragione per cui veniva calcolato un valore di base di 1 NLG/m²). Le autorità olandesi non hanno contestato gli altri indicatori economici.

(36) Le autorità olandesi hanno inoltre fornito informazioni statistiche complementari sul porto turistico di Enkhuizen. Si tratta di cifre del 2002:

Numero complessivo di ormeggi: 235

Fatturato anno derivante dagli ormeggi fissi: 257 500 EUR

Percentuale di ormeggi fissi utilizzati da stranieri: 10 %

Fatturato annuo derivante dagli ormeggi giornalieri: 58 164 EUR

Percentuale di ormeggi giornalieri utilizzati da stranieri: 30 %

⁽¹⁾ $\frac{7\,636\,147\text{ EUR} - 5\,719\,854\text{ EUR}}{2\,016\,293\text{ EUR}} = 2,22\text{ EUR/m}^2$ (valutazione del terreno) $\frac{1\,916\,293\text{ EUR} + 100\,000\text{ EUR}}{2\,016\,293\text{ EUR}} = 1,09\text{ EUR/m}^2$ (de minimis) $\frac{2\,016\,293\text{ EUR}}{69\,031\text{ m}^2} = 29,21\text{ EUR/m}^2$.

⁽²⁾ GU C 209 del 10.7.1997, pag. 3.

⁽³⁾ Nei Paesi Bassi non vi sono regioni che rientrano nel campo d'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE.

(37) Per quanto riguarda il porto turistico di Nijkerk, le autorità olandesi rimangono del parere che il circolo velico non debba rispondere dell'inquinamento, neanche nel porto. La fanghiglia trovata nel porto è della stessa natura di quella rinvenuta nel vicino canale (Arkervaat), e non è quindi dimostrato che il porto venga inquinato dai suoi utenti.

(38) Le autorità olandesi ritengono inoltre che il prezzo al quale un porto turistico viene venduto al locatario esistente debba essere uguale al prezzo di mercato per un bene locato. Secondo le autorità olandesi occorre ragionare dal punto di vista del comune: non vi è alcuna differenza fra la vendita del porto al locatario e la vendita, con locatario, a un nuovo proprietario. In entrambi i casi il comune otterrebbe lo stesso prezzo, e sarebbe quindi ingiusto chiedere al circolo velico un prezzo più elevato.

(39) Le autorità olandesi hanno poi fornito informazioni statistiche complementari sul porto turistico di Nijkerk. Si tratta di cifre del 2002:

Fatturato anno derivante dagli ormeggi 117 000 EUR fissi:

Percentuale di ormeggi fissi utilizzati 0 % da stranieri:

Fatturato annuo derivante dagli 3 000 EUR ormeggi giornalieri:

Percentuale di ormeggi giornalieri 10 % utilizzati da stranieri:

(40) Quanto a Wieringermeer, le autorità olandesi concordano sul fatto che i costi per creare artificialmente l'area di terreno dal lago sono ammontati a 9 892 409 EUR. Secondo le autorità olandesi questi costi non comprendono solo le spese di costruzione del futuro porticciolo, ma anche quelle per i lavori di infrastruttura come bacini acquatici, fognature, strade, ecc. I costi complessivi per i lavori d'infrastruttura ammontavano a 4 559 248 EUR; i costi netti per la costruzione del porto erano quindi pari a 5 333 161 EUR. Il prezzo complessivo d'acquisto è stato ampiamente superiore a questi costi di costruzione, cosicché le autorità olandesi concludono che il presunto beneficiario non abbia ricevuto alcun vantaggio. Su questo porto turistico le autorità olandesi non hanno potuto fornire alcuna informazione statistica, poiché non è stato ancora costruito.

VI. VALUTAZIONE DELLA MISURA

(41) Perché una misura sia considerata aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, devono ricorrere contemporaneamente quattro criteri. La misura

deve favorire talune imprese (o talune produzioni), deve essere selettiva, deve essere concessa mediante risorse statali e deve incidere sugli scambi fra Stati membri. Nella fattispecie le misure sono chiaramente finanziate con risorse di bilancio delle autorità locali e riguardano tre porti turistici specifici. Risultano quindi chiaramente ricorrere sia il criterio relativo alle risorse che quello della selettività.

(42) Per quanto riguarda il criterio relativo al vantaggio ottenuto, la Commissione è giunta ai risultati esposti in appresso.

A. Enkhuizen

(43) La Commissione ritiene inverosimile che il basso valore della superficie acquatica indicato dalle autorità olandesi sia congruo. Se la destinazione locale della superficie acquatica è un porto turistico, tale superficie ha un valore di mercato e non può essere considerata priva di valore. Secondo la lettera delle autorità olandesi del 22 aprile 2003, il mercato olandese dei porti turistici è molto competitivo, e in questa zona dei Paesi Bassi vi è una grossa richiesta di ormeggi. Il prezzo d'acquisto della superficie acquatica rimane quindi contestabile. La divergenza d'opinioni riguarda una somma di 378 300 EUR, che costituiscono la maggior parte del presunto aiuto. La Commissione non può pertanto escludere che la misura abbia conferito un vantaggio al porto di Enkhuizen.

B. Nijkerk

(44) Non è disponibile nessuna precisa relazione di valutazione sull'inquinamento nel porto di Nijkerk, e non è chiaro in che misura il circolo velico sia responsabile o possa essere reso responsabile per l'inquinamento (o una parte di esso). È altamente dubitabile che il circolo velico non debba affatto rispondere di tale aspetto.

(45) La Commissione non concorda con le autorità olandesi sul fatto che il porto sia stato venduto al locatario al prezzo di un bene locato. In fondo grazie a questo acquisto De Zuidwal ha ottenuto l'uso del porto senza alcuna spesa. Il circolo velico avrebbe potuto vendere immediatamente il porto e realizzare un guadagno di 95 370 EUR (cioè la differenza fra i due prezzi stimati, con e senza locatario).

(46) La Commissione continua perciò a nutrire dubbi sull'aspetto della responsabilità, e sul valore del prezzo d'acquisto del porticciolo. La divergenza d'opinioni riguarda la somma di 312 847 EUR, che costituisce tutto il presunto aiuto di Stato. La Commissione non può pertanto escludere che la misura abbia conferito un vantaggio al porto di Enkhuizen.

C. Wieringermeer

- (47) Sul porto di Wieringermeer le autorità olandesi hanno fornito sufficienti informazioni supplementari che hanno portato alla conclusione che non si configura alcun vantaggio. I costi per la costruzione del porto più il prezzo della superficie acquatica sono di molto inferiori al prezzo d'acquisto. Per esservi un aiuto di più di 100 000 EUR, il valore della superficie acquatica avrebbe dovuto essere superiore a 34,84 EUR/m², cifra chiaramente troppo alta ⁽¹⁾. Poiché non viene conferito alcun vantaggio la vendita di questo porto turistico non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.
- (48) Per quanto riguarda gli altri due porti (Enkhuizen e Nijkerk), la Commissione ha esaminato il criterio relativo all'incidenza sugli scambi commerciali. Un caso di riferimento a questo riguardo è la decisione della Commissione relativa alla piscina ricreativa di Dorsten ⁽²⁾. In questo caso la Commissione ha ritenuto che fossero gli abitanti della città e dei dintorni a usufruire dell'infrastruttura. La Commissione ha poi operato una chiara distinzione fra questa forma di aiuto e l'aiuto per favorire grandi parchi tematici orientati verso il mercato nazionale o addirittura internazionale, e per i quali viene fatta pubblicità molto al di fuori della zona in cui si trovano. La Commissione ha concluso che, per la loro natura, le misure di aiuto a favore di infrastrutture dirette ad attirare visitatori esteri comportano un'alta possibilità di influenza sugli scambi fra Stati membri. Nel caso della piscina di Dorsten la Commissione ha ritenuto che non sussistesse l'eventualità che gli scambi intracomunitari venissero compromessi. Il sussidio annuale per il gestore privato della piscina di Dorsten non costituiva pertanto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.
- (49) Nei Paesi Bassi vi sono circa 203 000 punti di ormeggio in circa 1 200 porti turistici. Il numero complessivo di imbarcazioni da diporto nei Paesi Bassi viene stimato a 375 000. Il numero complessivo di imbarcazioni da diporto nella Comunità ammonta almeno a 5 milioni. Vi sono più di 10 000 porti turistici nella Comunità, che contano più di 1,5 milioni di punti di ormeggio (non tutti i punti di ormeggio si trovano nei porti) ⁽³⁾. La maggior parte delle imbarcazioni da diporto non hanno quindi alcun punto di ormeggio, ma sono tratte a riva o messe alla fonda.
- (50) Il porticciolo di Nijkerk ha 200 punti di ormeggio, di cui in media solo lo 0,25 % viene utilizzato da turisti stranieri, cosa che rappresenta una percentuale insignificante sul mercato nazionale degli ormeggi. La Commissione conclude pertanto che il porto di Nijkerk viene utilizzato

dagli abitanti del paese e dei dintorni e non mira ad attirare visitatori stranieri. L'aiuto non impedisce a sua volta agli abitanti di Nijkerk di utilizzare porti turistici al di fuori dei Paesi Bassi. E anche se ciò avvenisse, visto il numero di abitanti di Nijkerk (meno di 40 000), pure in questo caso l'influenza sugli scambi sarebbe trascurabile. Va infine constatato che il fatturato annuo del porto di Nijkerk ammonta a 120 000 EUR. L'aiuto ad esso concesso, nella misura in cui di aiuto si tratti, non incide pertanto sugli scambi e non costituisce quindi un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.

- (51) Nel porto di Enkhuizen il 14 % in media degli ormeggi viene utilizzato da turisti internazionali ⁽⁴⁾. I 235 ormeggi di Enkhuizen rappresentano solo lo 0,15 % del mercato degli ormeggi olandese, e lo 0,016 % del mercato degli ormeggi comunitario. L'impatto del porto di Enkhuizen sul mercato dei porti turistici è quindi molto limitato.
- (52) È inoltre importante distinguere fra punti di ormeggio fissi e punti di ormeggio giornalieri. L'impatto sugli scambi come conseguenza dell'aiuto, nella misura in cui di ciò si tratti, si fa sentire probabilmente soprattutto a livello degli ormeggi fissi.
- a) È essenzialmente per quanto riguarda gli ormeggi fissi che l'utente ha realmente la scelta fra il porto di Enkhuizen o un porto estero, quando il proprietario (internazionale) o locatario a lungo termine di un'imbarcazione sceglie, prima della stagione o al suo inizio, in quale porto vuole ormeggiare. A tale riguardo va osservato che la percentuale di ormeggi fissi di utenti stranieri a Enkhuizen ammonta solo al 10 %. Il fatturato medio annuo per ormeggio fisso (meno di 1000 EUR) è inoltre piuttosto basso rispetto ai costi di manutenzione, trasporto, finanziamento e ammortamento delle imbarcazioni da diporto, e rispetto agli altri costi di una vacanza in barca;
- b) l'impatto sugli scambi di un aiuto per gli ormeggi giornalieri è per sua natura molto limitato. Un proprietario o locatario (internazionale) di un'imbarcazione utilizza il porto del posto in cui si trova in un determinato giorno e momento, e che appare adeguato tenuto conto della stazza e del pescaggio dell'imbarcazione. La sua scelta è spesso molto limitata. Nella fattispecie, il fatturato del porto di Enkhuizen per tutti gli ormeggi giornalieri è solo il 18 % del suo fatturato totale, di cui solo il 30 % deriva da turisti internazionali.
- (53) Va infine osservato che il fatturato annuo del porto di Enkhuizen ammonta a 316 000 EUR.

⁽¹⁾ 7 636 147 EUR - 5 333 161 EUR (costi di costruzione) = 2 302 986 EUR + 100 000 EUR (de minimis) = 2 402 986 EUR.
2 402 986 EUR/69 031 m² = 34,8 EUR/m².

⁽²⁾ Decisione della Commissione del 21.12.2000 nel caso N 258/2000 — Germania (Piscina ricreativa di Dorsten), GU C 172 del 16.6.2001, pag. 16.

⁽³⁾ Queste cifre provengono da Icomia (International Council of Marine Industry Organisations, cfr. anche <http://www.icomia.com>), e dalla relazione «La nautica in cifre» dell'UCINA (Unione nazionale cantieri e industrie nautiche ed affini, cfr. anche <http://www.ucina.it>). Non sono disponibili statistiche precise, e si tratta quindi di stime approssimative.

⁽⁴⁾ Media ponderata fra gli ormeggi fissi e gli ormeggi giornalieri.

- (54) Da quanto sopra esposto deriva che l'aiuto al porto turistico di Enkhuizen, nella misura in cui di ciò si tratti, non incide sugli scambi e non costituisce quindi un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.
- (55) La Commissione conclude pertanto che, benché non possa essere esclusa una certa distorsione della concorrenza (locale), l'aiuto, nella misura in cui si tratti di questo, non incide sugli scambi ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. In particolare, nei casi in oggetto, anche come conseguenza dell'ubicazione geografica dei porti, della loro dimensione relativamente limitata e dell'importo relativamente basso dell'aiuto di Stato in rapporto al numero di ormeggi offerti, non ci si può ragionevolmente aspettare che quest'aiuto possa spingere proprietari di imbarcazioni da diporto di altri Stati membri ad avvalersi dei punti di ormeggio fissi o giornalieri di questi porti invece di quelli in altri Stati membri.
- (56) Ciò non è in contrasto con l'attuale giurisprudenza della Corte di giustizia e del Tribunale di primo grado delle Comunità europee sugli effetti sugli scambi fra Stati membri. Nella causa *Tubemeuse* ⁽¹⁾, la Corte di giustizia ha statuito che «(...) le dimensioni relativamente modeste dell'impresa beneficiaria non escludono a priori l'eventualità che vengano influenzati gli scambi tra Stati membri». Ciò non significa che la dimensione trascurabile di un'impresa, insieme ad altre caratteristiche del caso, non possa portare alla conclusione che l'aiuto di Stato concesso a tale impresa non incida sugli scambi intracomunitari.
- (57) Analogamente, nella causa *Vlaams Gewest* ⁽²⁾, il Tribunale di primo grado ha statuito che «il divieto ex art. 92, n. 1, del trattato si applica a qualsiasi aiuto che falsi o minacci di falsare la concorrenza, indipendentemente dall'importo, qualora ⁽³⁾ incida sugli scambi fra Stati membri».
- (58) Le conclusioni della Commissione, infine, non sono in contrasto con la sua propria prassi in materia di porti turistici. A tale riguardo va sottolineato che la comunicazione della Commissione del 7 gennaio 2001, citata al considerando 16, riguardava un porto di dimensioni

molto superiori a quelle di Nijkerk ed Enkhuizen, per il quale ai sensi della disciplina multisettoriale degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti d'investimento ⁽⁴⁾ era stata trasmessa una notifica.

- (59) La Commissione ritiene che sia sufficientemente accertato che nella fattispecie gli scambi fra Stati membri non sono compromessi. Il settore dei porti turistici olandese sta inoltre affrontando attualmente problemi di sovraccapacità, ma ciò non avviene a livello della Comunità, dove il mercato è in espansione.

VII. CONCLUSIONE

- (60) La Commissione conclude che per i porti turistici olandesi in questione non si configura alcun aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Per il porto turistico di Wieringermeer non si configura alcun vantaggio. Quanto ai porti turistici di Enkhuizen e Nijkerk, la misura non incide sugli scambi fra Stati membri,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le misure alle quali i Paesi Bassi hanno dato esecuzione in favore dei porti turistici senza scopo di lucro di Enkhuizen, Nijkerk e Wieringermeer non costituiscono un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

Articolo 2

Il Regno dei Paesi Bassi è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 ottobre 2003.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione

⁽¹⁾ Sentenza della Corte del 21 marzo 1990, causa C-142/87, Belgio/Commissione, Racc. 1990, pag. I-959. Cfr. anche la sentenza della Corte del 14 settembre 1994, cause da C-278/92 a C-280/92, Spagna/Commissione, Racc. 1994, pag. I-4103.

⁽²⁾ Sentenza del Tribunale di primo grado del 30 aprile 1998, causa T-214/95, *Vlaams Gewest/Commissione* punti 46, 49 e 50, Racc. 1998, pag. II-717.

⁽³⁾ Il corsivo è nostro.

⁽⁴⁾ GU C 107 del 7.4.1998, pag. 7.