DECISIONE (UE) 2017/2116 DELLA COMMISSIONE**del 27 luglio 2017****relativa al regime di aiuti n. SA.38398 (2016/C, ex 2015/E) al quale la Francia ha dato esecuzione —
Tassazione dei porti in Francia***[notificata con il numero C(2017) 5176]***(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, 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 le loro osservazioni conformemente a detti articoli ⁽¹⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

- (1) Il 3 luglio 2013 i servizi della Commissione hanno inviato a tutti gli Stati membri un questionario sul funzionamento e la tassazione dei porti per poter disporre di una visione d'insieme della situazione ed esaminare la situazione dei porti alla luce delle norme dell'Unione europea sugli aiuti di Stato. Le autorità francesi hanno risposto con lettera del 25 ottobre 2013. Con lettera del 3 febbraio 2014, i servizi della Commissione hanno chiesto ulteriori informazioni sulle norme relative all'imposta francese sulle società applicabili ai porti. Le autorità francesi hanno risposto con lettera del 1° aprile 2014.
- (2) Con lettera del 9 luglio 2014, la Commissione ha informato le autorità francesi, ai sensi dell'articolo 21 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ⁽²⁾ (in appresso, il «regolamento di procedura»), in merito alla propria valutazione preliminare relativa alle norme francesi sulla tassazione dei porti. In tale lettera la Commissione ha informato le autorità francesi che a suo parere tali norme erano equivalenti ad aiuti di Stato esistenti, precisando le ragioni per le quali essa le riteneva incompatibili con il mercato interno. La Commissione ha concesso alle autorità francesi la possibilità di presentare le loro osservazioni in merito a tale valutazione preliminare. Le autorità francesi hanno presentato le loro osservazioni con lettera del 7 novembre 2014. Il 12 dicembre 2014 si è svolta una riunione tra i servizi della Commissione e le autorità francesi. Il 15 gennaio 2015, queste ultime hanno inviato alla Commissione alcune osservazioni complementari. Con lettera del 1° giugno 2015 alle autorità francesi, i servizi della Commissione hanno confermato il parere preliminare espresso nella lettera del 9 luglio 2014.
- (3) Con lettera del 21 gennaio 2016, la Commissione ha ribadito la propria posizione, proponendo alle autorità francesi, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in appresso, «TFUE») e dell'articolo 22 del regolamento di procedura, l'abolizione, a titolo di opportune misure, dell'esenzione dell'imposta sulle società (in appresso, «IS») di cui beneficiano i porti a concorrenza dei redditi delle loro attività economiche, a partire dall'inizio dell'anno fiscale 2017. Le autorità francesi sono state invitate a pronunciarsi entro due mesi, incondizionatamente e inequivocabilmente, sulla proposta della Commissione, in conformità dell'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento di procedura.
- (4) Con lettera dell'11 aprile 2016, le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione le proprie osservazioni. Il 27 giugno 2016 si è tenuta una riunione tra le autorità francesi e i servizi della Commissione.
- (5) Non costituendo la risposta delle autorità francesi un'accettazione incondizionata e inequivocabile delle opportune misure proposte, la Commissione ha deciso, con lettera dell'8 luglio 2016, di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, in applicazione dell'articolo 23, paragrafo 2, del regolamento di procedura. La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽³⁾. La Commissione ha invitato la Francia a presentare le sue osservazioni sul contenuto della decisione e le parti interessate a presentare osservazioni sulla misura in questione.

⁽¹⁾ GU C 302 del 19.8.2016, pag. 23.

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9).

⁽³⁾ GU C 302 del 19.8.2016, pag. 23.

- (6) La Francia ha trasmesso le proprie osservazioni alla Commissione con lettera del 19 settembre 2016.
- (7) La Commissione ha ricevuto osservazioni dalle seguenti parti interessate: alcuni grandi porti marittimi della Francia metropolitana (Le Havre, Rouen e Dunkerque) e dei territori d'oltremare (Guyana e Guadalupa), alcune camere di commercio e dell'industria (in appresso, «CCI») che gestiscono porti (CCI di Brest, CCI di Bayonne Pays Basque), associazioni professionali e rappresentanti dei porti e del settore della navigazione in generale (l'Associazione francese dei porti interni (in appresso, «AFPI»), il Comitato di collegamento per la promozione delle vie navigabili interne/Provoideau, l'Unione dei porti di Francia (in appresso, «UPF»), l'Istituto francese del mare), alcuni enti territoriali (dipartimento della Guadalupa, regione Guadalupa, regione Bretagna) e il porto di Rotterdam, a nome dei cinque porti marittimi pubblici dei Paesi Bassi.
- (8) La Commissione ha trasmesso tali osservazioni alla Francia, dando a quest'ultima la possibilità di commentarle. La Commissione ha ricevuto i commenti della Francia con lettera del 3 novembre 2016. Il 16 novembre 2016 si è tenuta una riunione tra le autorità francesi e i servizi della Commissione.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA E DEL SUO CONTESTO

2.1. Proprietà e gestione dei porti in Francia

- (9) Il sistema portuale francese (porti pescherecci, commerciali e turistici) è composto da porti appartenenti allo Stato (i grandi porti marittimi, (in appresso, «GPM», in precedenza denominati «porti autonomi», e i grandi porti fluviali, ovverosia i porti autonomi di Parigi e di Strasburgo) e da porti appartenenti agli enti territoriali. La Francia sostiene che la misura controversa riguarda i porti pescherecci e commerciali; tuttavia, dal momento che i porti turistici possono essere gestiti da entità cui si applica l'esenzione dall'IS (ad esempio le CCI) anch'essi risultano interessati dal presente procedimento.
- (10) I GPM, denominati «porti autonomi» sino alla riforma del 2008 ⁽⁴⁾, sono enti pubblici statali. Essi trattano oltre l'80 % del traffico marittimo francese di merci. Secondo la Francia, i PGPM svolgono i seguenti compiti: regolamentazione e controllo del traffico marittimo nelle zone portuali e nei rispettivi accessi, attraverso le capitanerie, organizzazione e manutenzione delle infrastrutture portuali, gestione e valorizzazione dell'area portuale, promozione generale del porto, sviluppo dell'offerta di servizi portuali e dei collegamenti terrestri ferroviari e fluviali. Essi sono dotati di autonomia finanziaria.
- (11) La gestione dei GPM è di competenza dello Stato. I gestori sono affiancati da un contabile pubblico e la loro attività è controllata da funzionari statali. La Francia ha indicato che, dopo la riforma del 2008, che ha trasferito al settore privato le attività di movimentazione, i compiti dei GPM si sono riorientati verso attività connesse alla sicurezza e polizia portuale da un lato e verso funzioni di organizzazione dell'assetto dell'area portuale dall'altro. I porti sono ormai proprietari delle rispettive aree operative.
- (12) I porti autonomi fluviali, ovverosia il Porto autonomo di Parigi e il Porto autonomo di Strasburgo, sono gestiti da enti pubblici statali. Gli altri porti fluviali sono gestiti da concessionari (in genere, CCI).
- (13) I porti appartenenti agli enti territoriali, denominati porti decentrati, sono controllati dagli enti e la loro gestione è generalmente affidata alle CCI o alle camere di commercio marittime ⁽⁵⁾. Secondo la Francia, tali porti sono in genere di piccole dimensioni ed hanno rilevanza soltanto a livello locale.

2.2. Norme relative all'imposta sulle società applicabili ai porti

- (14) Ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 205, all'articolo 206, comma 1 e all'articolo 1654 del codice generale delle imposte (in appresso, «CGI»), le persone giuridiche di diritto privato o di diritto pubblico dedite ad attività di gestione o di esercizio a scopo di lucro sono soggette all'imposta sulle società. Inoltre, ai sensi dell'articolo 165 dell'allegato 4 del CGI, gli enti pubblici a carattere industriale o commerciale sono soggetti a tutte le imposte dirette e tributi assimilabili applicabili alle imprese private. L'articolo 167 dell'allegato 4 dello stesso codice precisa che tali disposizioni si applicano in particolare alle «camere di commercio e dell'industria» e ai «porti autonomi» (divenuti grandi porti marittimi nel 2008, eccezione fatta per alcuni porti come i porti autonomi fluviali di Parigi e di Strasburgo).

⁽⁴⁾ Cfr. la decisione della Commissione, del 29 giugno 2011, relativa alla misura SA.27106 (C 13/09 — ex N 614/08) a cui la Francia intende dare esecuzione a favore del settore portuale (GU L 221 del 27.8.2011, pag. 8).

⁽⁵⁾ Camere di commercio con sede in una città marittima e camere di commercio che, indipendentemente dalla loro situazione geografica, sono concessionarie di attrezzature situate in un porto marittimo.

- (15) Le decisioni ministeriali dell'11 agosto 1942 e del 27 aprile 1943 ⁽⁶⁾ hanno tuttavia esentato dall'imposta sulle società «i porti autonomi, le camere di commercio marittime, le camere di commercio e dell'industria che gestiscono strutture portuali, i comuni concessionari di attrezzature di proprietà dello Stato situate nei porti marittimi, nonché le imprese che possono subentrare nella gestione di tali attrezzature». Tale esenzione riguarda, in maniera generale, tutti gli «edifici e i servizi necessari alla gestione dei porti o che dipendono direttamente da tale gestione». La documentazione fiscale precisa «che è opportuno attuare in modo liberale la suddetta decisione [decisione dell'11 agosto 1942] e mantenere l'esenzione d'imposta non soltanto per quanto riguarda i servizi il cui carattere marittimo è incontestabile, ma anche per gli impianti delle camere di commercio marittime che, pur non essendo impianti portuali in senso stretto, fanno tuttavia parte integrante della gestione di un porto, senza il quale verrebbe meno la loro ragion d'essere» e che i «prodotti finanziari percepiti dai porti autonomi e dalle camere di commercio e dell'industria marittime a titolo di collocamento delle somme derivanti dalla gestione di impianti industriali e commerciali marittimi» sono parimenti esentati dall'imposta sulle società.

3. MOTIVI PER L'AVVIO DEI PROCEDIMENTI DI INDAGINE FORMALE

- (16) Nella sua lettera dell'8 luglio 2016, la Commissione ha rilevato che le autorità francesi non avevano accettato il calendario di attuazione delle misure pertinenti indicato nella sua lettera del 21 gennaio 2016 e che, pur affermando di non contestare, in linea di principio, le misure proposte dalla Commissione, esse sembravano mettere in discussione la qualificazione di aiuto di Stato operata dalla Commissione per quanto riguardava i piccoli porti. La Commissione ha ritenuto che le autorità francesi non avessero accettato incondizionatamente, inequivocabilmente e integralmente le misure opportune proposte dalla Commissione il 21 gennaio 2016.
- (17) Continuando a ritenere che l'esenzione dall'IS di cui beneficiavano i porti, in quanto entità che svolgevano attività di natura economica, costituisse un regime di aiuti di Stato esistente e nutrendo ancora dubbi sulla compatibilità di tale regime di aiuto con il mercato interno, la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, in applicazione dell'articolo 23, paragrafo 2, del regolamento di procedura.

4. OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ FRANCESI E DELLE PARTI INTERESSATE A SEGUITO DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

4.1. Imprese/attività economiche

- (18) Alcuni gestori di porti marittimi francesi e rappresentanti dei gestori di porti, principalmente il GMP di Le Havre, la CCI di Brest e l'UPF, ritengono che i porti non siano «imprese» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Le autorità francesi condividono tale argomentazione, aggiungendo che i porti «non sono imprese come le altre» bensì «attori al servizio di altre imprese» e che «il fatto che il trattato sul funzionamento dell'Unione europea abbia previsto un articolo ad hoc [l'articolo 93] per il trattamento degli aiuti di Stato nel settore dei trasporti dimostra che il legislatore europeo intendeva tener conto di questa particolarità».

4.1.1. Attività di interesse generale attività che rientrano nelle funzioni essenziali dello Stato

- (19) Secondo la CCI di Brest, i porti svolgono un servizio di interesse generale (SIG) non economico e spetta esclusivamente all'autorità pubblica definire la portata delle attività di interesse generale. L'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE non si applica quando lo Stato agisce «esercitando il potere d'imperio», come nel caso dei porti che svolgono compiti legalmente delegati dallo Stato. Secondo la CCI di Brest, le decisioni ministeriali dell'11 agosto 1942 e del 27 aprile 1943 applicano l'articolo 165 dell'allegato 4 del CGI e riconoscono che le attività dei porti non sono lucrative.
- (20) L'UPF e il GPM di Le Havre aggiungono che alcuni porti francesi sono strutture di importanza vitale «la cui indisponibilità rischierebbe di ridurre in modo significativo il potenziale militare o economico, la sicurezza o la capacità di sopravvivenza della nazione», ai sensi dell'articolo L. 1332-1 del codice della difesa, e che rappresentano quindi infrastrutture che svolgono attività che rientrano nelle funzioni essenziali dello Stato.
- (21) Citando la causa C-276/97, il GPM di Le Havre sottolinea che i GPM sono enti di diritto pubblico che esercitano la loro attività nell'ambito del regime loro proprio in termini di creazione, di controllo, di governance e di entrate. In quanto «enti di diritto pubblico» che svolgono le proprie attività «in quanto pubbliche autorità», i GPM soddisferebbero le condizioni per beneficiare dell'esenzione dall'IVA prevista dall'articolo 4, paragrafo 5, della sesta direttiva IVA.

⁽⁶⁾ Cfr. BOI-IS-CHAMP-30-60, paragrafi 230 e seguenti.

- (22) Infine, le autorità francesi e diversi gestori di porti ritengono che le operazioni di dragaggio, siano esse effettuate all'interno o all'esterno dei porti, sono di natura non economica, come la Commissione ha rilevato nella sua decisione del 20 ottobre 2004, nel caso N520/200[3] (***) ⁽⁷⁾ (in appresso, «la decisione del 20 ottobre 2004»). Le autorità francesi e i gestori dei porti spiegano che tale attività consente di servire tutti i terminali ed è necessaria per garantire ad ogni operatore che ne ha bisogno un accesso sicuro ai canali e agli specchi d'acqua del porto, oltre a permettere la libera circolazione di tutte le imbarcazioni. Del dragaggio beneficerebbero quindi indistintamente tutti gli operatori della zona servita e quindi la comunità marittima nel suo complesso.

4.1.2. Attività non economiche

- (23) Il GPM di Le Havre sottolinea che la struttura delle tasse portuali viene stabilita a livello nazionale e che la Corte di giustizia, nella causa C-343/95, attribuisce particolare importanza al fatto che le tariffe dei canoni e dei diritti siano approvate dalle autorità pubbliche. Esso ritiene infatti che tutti i compiti affidati ai GPM dall'articolo L. 5312-2 del codice dei trasporti siano di natura non economica, sulla base della prassi decisionale della Commissione, in particolare della decisione del 20 ottobre 2004 e delle decisioni menzionate al punto 17, lettere a) ed f), della comunicazione della Commissione del 19 luglio 2016, relativa alla nozione di aiuto di Stato ⁽⁸⁾ (in appresso, «la comunicazione del 19 luglio 2016»). Esso sostiene inoltre che, dopo la riforma del 2008, i GPM possono soltanto in casi eccezionali procedere alla gestione delle attrezzature pubbliche, la sola attività che avrebbe potuto eventualmente essere considerata come attività economica.
- (24) Il GPM di Le Havre e la CCI di Brest ritengono che le eventuali attività economiche residue dei porti andrebbero in ogni caso qualificate come accessorie e non economiche in applicazione dei punti 18 e 207 della comunicazione del 19 luglio 2016.
- (25) Secondo l'AFPI, per i porti, garantire una remunerazione del capitale investito, obiettivo determinante delle scelte di investimento di una impresa tipica, è una priorità che passa in secondo piano rispetto all'interesse generale. L'AFPI ritiene che la Commissione stessa abbia riconosciuto, nella sua decisione del 20 ottobre 2004, che i progetti di infrastrutture portuali «non sarebbero mai intrapresi su base puramente commerciale». Essa aggiunge che il diritto della concorrenza dovrebbe applicarsi soltanto alle imprese a scopo di lucro o commerciale e che i profitti registrati dai porti delle vie navigabili interne (porti fluviali), che non hanno azionisti, sono sistematicamente reinvestiti.

4.2. Vantaggio economico

- (26) Diversi gestori di porti marittimi francesi e i rappresentanti dei gestori dei porti interni ritengono che la misura in questione compensi i compiti affidati ai porti dalle autorità pubbliche. Il GPM di Dunkerque sostiene che il costo di tali compiti eccede sistematicamente l'onere teorico dell'IS. L'esenzione dall'imposta non conferirebbe pertanto alcun vantaggio economico ai porti.

4.3. Selettività

- (27) Le autorità francesi e diversi gestori di porti marittimi francesi ritengono che la misura non sia selettiva in quanto si applica a tutti i porti francesi e fa parte integrante del sistema fiscale francese da oltre 70 anni.
- (28) Essi aggiungono che la Commissione non avrebbe dimostrato in che modo i porti si troverebbero in una situazione fattuale e giuridica analoga a quella delle altre imprese e rilevano che i porti, in base al diritto nazionale, forniscono agli operatori dei trasporti le condizioni necessarie allo svolgimento dei loro compiti, senza entrare in concorrenza con questi ultimi o sostituendosi ad essi, e devono svolgere compiti *che rappresentano servizi pubbliche* o che rientrano tra le prerogative delle autorità pubbliche. Il GPM di Le Havre precisa che la quota elevata delle tasse portuali nel bilancio dei porti, la portata del controllo statale sui GPM e il fatto che non esistono «operatori che agiscono in condizioni economiche normali [...] tenendo conto del monopolio legale esercitato dai GPM nella gestione dei porti» li rende diversi dagli altri operatori. Per la regione Bretagna, il fatto che alcuni piccoli porti siano gestiti da una CCI dimostrerebbe che essi si trovano in una situazione diversa.

(***) Correzione di un errore materiale.

⁽⁷⁾ Decisione della Commissione del 20 ottobre 2004 relativa all'aiuto di Stato N 520/2003 — Belgio — Aiuto finanziario per l'esecuzione di opere infrastrutturali nei porti delle Fiandre, considerando 35 (GU C 176 del 16.7.2005, pag. 11).

⁽⁸⁾ GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1.

- (29) La CCI di Brest, che gestisce il porto di Brest, e il GPM di Le Havre indicano che la giustificazione giuridica dell'esenzione dall'IS per i porti sarebbe l'articolo 165 dell'allegato 4 del CGI, nella misura in cui i porti non svolgano attività lucrative che possono rientrare nell'ambito di applicazione dell'IS. I decreti ministeriali dell'11 agosto 1942 e del 27 aprile 1943 non farebbero che confermare l'applicazione ai porti delle disposizioni generali dell'articolo 165 dell'allegato 4 e degli articoli 205 e 206 del CGI.
- (30) Facendo riferimento al Consiglio costituzionale francese, secondo cui è possibile derogare al principio dell'uguaglianza dinanzi alle imposte a condizione che il legislatore basi le differenze di trattamento su criteri oggettivi e razionali, in funzione degli obiettivi perseguiti dalla misura e a condizione che quest'ultima non comporti una violazione caratterizzata del principio dell'uguaglianza dinanzi ai tributi pubblici (decisione n. 2012-238 QPC, del 20 aprile 2012 ⁽⁹⁾), diversi gestori di porti marittimi francesi sostengono inoltre che la misura in questione non generi una violazione caratterizzata del principio dell'uguaglianza dinanzi alle cariche pubbliche.

4.4. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (31) Le autorità francesi e diversi gestori di porti marittimi francesi sostengono che la Commissione non abbia dimostrato l'esistenza di un pregiudizio alla concorrenza, dal momento che il livello dei traffici esposti alla concorrenza è basso e che la capacità di un porto di attirare clienti dipende da un elevato numero di parametri (prestazioni delle altre componenti della catena logistica), su cui l'assoggettamento dei porti all'IS non ha alcun impatto. L'AFPI considera che, contrariamente ai porti marittimi, i porti interni non sono in concorrenza gli uni con gli altri in quanto i rispettivi entroterra sono molto più ridotti e separati.
- (32) Le autorità francesi e numerosi gestori di porti marittimi francesi ritengono che l'attività dei piccoli porti (ovverosia i porti che non fanno parte delle reti transeuropee di trasporto) non incide sulla concorrenza, a causa del volume di attività e del carattere essenzialmente locale del loro impatto, considerando in particolare che l'attività complessiva dei piccoli porti francesi rappresenta soltanto l'1 % del traffico totale dell'Unione. La stessa Commissione avrebbe riconosciuto che «secondo una prassi consolidata, gli aiuti alle infrastrutture nei porti la cui quota sul mercato rilevante è inferiore al 5 % del traffico passeggeri o merci non produce effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri» (decisione dell'11 aprile 2016 nel caso SA.43975, porto di Funchal ⁽¹⁰⁾).
- (33) Varie parti interessate ritengono che i porti d'oltremare non siano in grado di competere con i porti degli altri Stati membri.
- (34) Per le autorità francesi e numerose parti interessate, assoggettare oggi i porti francesi all'IS comporterebbe di fatto una distorsione della concorrenza tra i porti europei, in quanto tutti gli Stati applicano aliquote d'imposta diverse. Esse aggiungono inoltre che un gran numero di Stati offre un sostegno finanziario ai porti secondo diverse modalità, fiscali o meno.
- (35) Il porto di Rotterdam ritiene che l'imposta sulle società rappresenterà, per i porti olandesi, nel 2017, un costo notevole che i loro concorrenti, in particolare i porti di Dunkerque e di Le Havre, non sono tenuti a versare.

4.5. Compatibilità

- (36) Per le autorità francesi e numerosi gestori di porti francesi, l'esenzione in questione sarebbe in ogni caso compatibile con il mercato interno poiché consente di compensare alcuni compiti finanziati dai porti, che rientrano tra le prerogative delle autorità pubbliche (i compiti svolti dalle Capitanerie o legati al dragaggio degli accessi portuali, alla manutenzione delle opere di difesa, agli accessi da terra, alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza). Poiché l'importo dell'IS da cui ciascun porto è esonerato non sarebbe superiore all'importo degli oneri associati alle prerogative delle autorità pubbliche, o sarebbe addirittura molto inferiore a quest'ultimo importo, tale esenzione risulterebbe compatibile con il mercato interno.
- (37) I rappresentanti dei gestori dei porti interni sottolineano che i porti interni svolgono un ruolo importante nello sviluppo del trasporto multimodale, che gli investimenti dei porti rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 93 del TFUE (coordinamento dei trasporti) e che l'esenzione dall'IS rientra altresì nel campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del TFUE, che riguarda gli importanti progetti di comune interesse europeo, come Seine Nord Europe e i Corridoi transeuropei di trasporto. L'AFPI precisa che potrebbe risultare applicabile l'articolo 93 del TFUE, che prevede il rimborso di «talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio».

⁽⁹⁾ *Journal officiel de la République française* del 21 aprile 2012, pag. 7198.

⁽¹⁰⁾ Decisione della Commissione dell'11 aprile 2016 relativa all'aiuto di Stato SA.43975 (2016/NN) - Portogallo - Aiuti agli investimenti per il porto di Funchal (GU C 183 dell'11.5.2016, pag. 1).

- (38) Per le autorità francesi e numerose parti interessate dei territori d'oltremare, la compatibilità della misura per i porti situati nei territori d'oltremare dovrebbe essere valutata in modo specifico ai sensi dell'articolo 349 del TFUE. A causa dell'esiguità dei mercati, del carattere insulare o isolato di tali territori e della lontananza da qualsiasi altro porto europeo, la misura in questione risulta ininfluyente in termini di concorrenza. Il GPM della Guadalupa menziona la proposta di integrare gli aiuti al funzionamento ai trasporti da e verso i territori d'oltremare nel regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione ⁽¹⁾ (in appresso, «RGEC»). Il GPM della Guyana ritiene di svolgere un compito di interesse pubblico (sicurezza pubblica, difesa nazionale, approvvigionamento) senza alterare le condizioni degli scambi, in quanto il porto è l'unico mezzo di approvvigionamento. Infatti, in ragione dei costi, il traffico merci per via aerea verso il territorio rappresenterebbe soltanto l'1 % del traffico merci totale. Le parti interessate ritengono che la soppressione dell'esenzione dall'IS comporterebbe l'aumento dei costi di approvvigionamento del territorio - che si ripercuoterebbe sul prezzo delle merci per i clienti finali - e la diminuzione della capacità di investimento. Esse sottolineano che tale soppressione contraddirebbe altre deroghe fiscali approvate dalla Commissione, quali le misure di aiuti fiscali agli investimenti o l'IVA ad aliquota zero, che consente di ridurre il costo dei flussi dei consumi.

4.6. Tempi della procedura

- (39) Numerosi gestori di porti marittimi francesi chiedono alla Commissione la sospensione della procedura in corso fino al completamento dell'attuale agenda europea in materia di porti, in particolare per quanto riguarda la revisione del RGEC e la proposta di regolamento che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti (in appresso, «la proposta di regolamento sui servizi portuali») ⁽¹²⁾. Essi si dichiarano inoltre sorpresi della rapidità della procedura condotta nei confronti della Francia, mentre la Commissione ha discusso per una ventina di anni con i Paesi Bassi prima di adottare una decisione definitiva.
- (40) Il porto di Rotterdam chiede alla Commissione di rinviare l'assoggettamento all'IS dei porti dei Paesi Bassi fino a quando non sarà stata effettuata un'indagine settoriale e tutti i porti marittimi dell'Europa settentrionale (porti della costa meridionale del Mare del Nord) non risulteranno simultaneamente assoggettati all'imposta o, quanto meno, di assoggettare all'IS i porti belgi e francesi in maniera rapida e simultanea.

5. VALUTAZIONE DELLE MISURE

5.1. Esistenza di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE

- (41) L'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE stabilisce che sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

5.1.1. Imprese/attività economiche

5.1.1.1. Disposizioni generali

- (42) Secondo una giurisprudenza costante, «la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento ⁽¹³⁾». Secondo la Corte di giustizia, «costituisce attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi in un determinato mercato ⁽¹⁴⁾».

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GUL 187 del 26.6.2014, pag. 1).

⁽²⁾ COM(2013) 296 final — 2013/0157 (COD), GU C 327 del 12.11.2013, pag. 111. Nel frattempo è stato adottato l'atto seguente: regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (GUL 57 del 3.3.2017, pag. 1).

⁽³⁾ Sentenza della Corte di giustizia, del 12 settembre 2000, Pavlov e altri, cause riunite da C-180/98 a C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punto 74.

⁽⁴⁾ Cfr. sentenze della Corte di giustizia, del 16 giugno 1987, Commissione/Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punto 7 e del 18 giugno 1998, Commissione/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, punto 36.

- (43) Conformemente alla giurisprudenza ⁽¹⁵⁾, la Commissione ha stabilito, in una serie di decisioni, che la gestione commerciale e la costruzione di infrastrutture portuali costituiscono attività economiche ⁽¹⁶⁾. Ad esempio, lo sfruttamento commerciale di un terminal portuale messo a disposizione degli utenti contro pagamento di un canone costituisce un'attività economica ⁽¹⁷⁾. Analogamente, la Corte di giustizia ha già riconosciuto implicitamente, ma in modo certo, il carattere economico di alcune operazioni portuali, in particolare le «operazioni d'imbarco, di sbarco, di trasbordo, di deposito e di movimento in genere delle merci e di ogni materiale nel porto» ⁽¹⁸⁾. Tali principi non si applicano soltanto ai porti marittimi ma anche ai porti interni ⁽¹⁹⁾.
- (44) La Commissione non contesta che ai porti possa essere delegato l'esercizio di taluni compiti di competenza delle autorità pubbliche o di natura non economica, quali il controllo e la sicurezza del traffico marittimo ⁽²⁰⁾ o la sorveglianza antinquinamento ⁽²¹⁾, né che, nell'esercizio di tali compiti, i porti non agiscano come imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. La Commissione precisa a tale riguardo che l'esenzione dall'IS di cui al presente procedimento può essere ritenuta una forma di aiuto di Stato soltanto se essa si riferisce a redditi generati da attività economiche. Per contro, il fatto che un'entità eserciti una o più attività di competenza dello Stato o non economiche non è sufficiente ad impedire che essa possa essere considerata, in generale, un'impresa. Un porto sarà pertanto considerato un'«impresa» se e nella misura in cui svolge effettivamente una o più attività economiche.
- (45) I porti francesi possono svolgere diversi tipi di attività economiche, che consistono nella fornitura di svariati servizi su numerosi mercati ⁽²²⁾. In primo luogo, i porti forniscono alle navi un servizio generale offrendo loro accesso all'infrastruttura portuale a fronte di una retribuzione. In secondo luogo, alcuni porti forniscono alle navi servizi più specifici, in particolare il pilotaggio, il sollevamento, la movimentazione e l'ormeggio, sempre a fronte di una retribuzione. Nei primi due casi, la retribuzione percepita dal porto è comunemente nota come «tassa portuale» ⁽²³⁾. In terzo luogo, i porti, a fronte di una retribuzione, mettono determinate infrastrutture o determinati terreni a disposizione di imprese che utilizzano tali spazi per uso proprio o per fornire alle navi alcuni dei servizi portuali di cui sopra ⁽²⁴⁾.

⁽¹⁵⁾ Sentenza del Tribunale, del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris/Commissione*, T-128/98, ECLI:EU:T (**):2000:290, punto 125, confermata in appello dalla sentenza della Corte di giustizia, del 24 ottobre 2002, *Aéroports de Paris/Commissione*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617. Cfr. anche la sentenza del Tribunale, del 17 dicembre 2008, *Ryanair/Commissione*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punto 88. Sentenza del Tribunale, del 24 marzo 2011, *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt e altri/Commissione*, cause riunite T-443/08 e T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, in particolare i punti 93 e 94, confermata in appello dalla sentenza della Corte di giustizia, del 19 dicembre 2012, *Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commissione*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, in particolare i punti da 40 a 43 e 47.

⁽¹⁶⁾ Cfr. a titolo di esempio la decisione della Commissione del 15 dicembre 2009 relativa all'aiuto di Stato N 385/2009 - Aiuto finanziario per l'esecuzione di opere infrastrutturali nel porto di Ventspils (GU C 62 del 13.3.2010, pag. 7); decisione della Commissione del 15 giugno 2011 relativa all'aiuto di Stato 44/2010 - Repubblica di Lettonia - Finanziamento pubblico di infrastrutture portuali a Krievu (GU C 215 del 21.7.2011, pag. 21); decisione della Commissione, del 22 febbraio 2012, relativa all'aiuto di Stato SA.30742 (N/2010) - Lituania - Costruzione di infrastrutture per il terminal passeggeri e merci di Klaipeda (GU C 121 del 26.4.2012, pag. 1); decisione della Commissione, del 2 luglio 2013, relativa all'aiuto di Stato SA.35418 (2012/N) - Grecia - Ampliamento del porto del Pireo (GU C 256 del 5.9.2013, pag. 2); decisione della Commissione, del 18 settembre 2013, relativa all'aiuto di Stato SA.36953 (2013/N) - Spagna - Autorità portuale di Bahía de Cádiz (GU C 335 del 16.11.2013, pag. 1).

⁽¹⁷⁾ Cfr. a titolo di esempio la decisione della Commissione, del 18 settembre 2013, relativa all'aiuto di Stato SA.36953 (2013/N) - Spagna - Autorità portuale di Bahía de Cádiz (GU C 335 del 16.11.2013, pag. 1).

⁽¹⁸⁾ Sentenza della Corte di giustizia, del 10 dicembre 1991, *Merici Convenzionali Porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, punti 3 e 27; sentenza della Corte, del 17 luglio 1997, nella causa C-242/95, *GT-Link A/S/Danske Statsbaner*, ECLI:EU:C:1997:376, punto 52, «Da ciò non discende tuttavia che la gestione di qualsiasi porto commerciale rientri nella gestione di un servizio d'interesse economico generale, né che, in particolare, tutte le prestazioni fornite in siffatto porto rientrino in tale missione.»

⁽¹⁹⁾ Cfr. a titolo di esempio la decisione della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativa all'aiuto di Stato SA.37402 - Porto franco di Budapest (GU C 141 del 9.5.2014, pag. 1); la decisione della Commissione, del 17 ottobre 2012, relativa all'aiuto di Stato SA.34501 - Porto interno di Königs Wusterhausen/Wildau (GU C 176 del 21.6.2013, pag. 1); la decisione della Commissione, del 1° ottobre 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.38478 - Porto de Győr-Gönyü (GU C 418 del 21.11.2014, pag. 1).

⁽²⁰⁾ Decisione della Commissione, del 16 ottobre 2002, relativa all'aiuto di Stato N 438/02 - Belgio - Sovvenzioni alle amministrazioni portuali per la realizzazione di incarichi di competenza delle autorità pubbliche (GU C 284 del 21.11.2002, pag. 2).

⁽²¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia, del 18 marzo 1997, *Cali & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, punto 22.

⁽²²⁾ Tali attività sono collegate agli immobili e ai servizi necessari alla gestione dei porti e sono quindi esenti da imposta sulle società.

⁽²³⁾ L'articolo L. 5321-1 del codice dei trasporti francese stabilisce che «una tassa portuale può essere percepita nei porti appartenenti allo Stato, agli enti territoriali o alle loro associazioni, a motivo delle operazioni commerciali che vi si svolgono o delle permanenze delle navi» e che tale tassa «può comportare diversi elementi» o «diritti e canoni» (secondo l'articolo L. 5321-3 del medesimo codice). Ai sensi dell'articolo L. 4323-1 del codice, tali disposizioni si applicano anche ai porti fluviali. Nella decisione n. 76-92 L del 6 ottobre 1976, il Consiglio costituzionale francese ha statuito che le disposizioni in questione «istituiscono, in occasione delle permanenze delle navi nei porti e delle operazioni che vi si svolgono, diritti il cui importo è interamente destinato al finanziamento delle spese portuali [...], che trovano la loro contropartita nell'utilizzo delle opere pubbliche fornite in tali occasioni [e che] hanno carattere di diritti di utenza».

⁽²⁴⁾ Ai sensi dell'articolo L. 5312-2 del codice dei trasporti, il GPM è in particolare responsabile de «la gestione e la valorizzazione dell'area di cui è proprietario o che gli è stata assegnata». Cfr. inoltre, l'articolo L. 5313-2 per quanto riguarda i porti autonomi e l'articolo L. 4322-1 per quanto riguarda il porto autonomo di Parigi.

- (46) Non tutti i porti francesi esercitano necessariamente tutte le attività di cui sopra. In particolare, come rilevano alcuni di essi, i GPM non possono più, *in linea di principio*, gestire «*le attrezzature utilizzate per le operazioni di carico, scarico, movimentazione e stoccaggio connesse alle navi*» (articolo L. 5312-4 del Codice dei trasporti francese). Tuttavia, sembra che alcuni PGPM continuino a gestire tali attrezzature e a fornire i corrispondenti servizi ⁽²⁵⁾.
- (47) Il fatto che l'autorità pubblica disponga di un ampio margine discrezionale per definire, nell'ambito delle attività economiche, quelle che potrebbero costituire servizi d'interesse economico generale (in appresso, «SIEG») non esclude che tali attività presentino una valenza economica. Secondo una giurisprudenza consolidata, la nozione stessa di «attività economica» deriva da elementi di fatto, in particolare l'esistenza di un mercato dei servizi interessati, indipendentemente dalle scelte e dalle valutazioni nazionali. Pertanto, il fatto che le attività dei porti non siano lucrative ai sensi delle disposizioni del CGI - supponendo che ciò sia vero - non è sufficiente per privare tali attività della loro dimensione economica ai sensi del diritto degli aiuti di Stato. Analogamente, il mero fatto che i compiti svolti dai porti siano stati loro delegati dallo Stato non è sufficiente a caratterizzare tali attività come non economiche. In effetti, tutti i SIEG rappresentano funzioni che lo Stato delega a determinate imprese. Orbene, i SIEG implicano senza alcun dubbio l'esercizio di attività economiche.
- (48) Inoltre, il fatto che alcuni porti possano essere considerati infrastrutture di importanza vitale ai sensi dell'articolo L. 1332-1 del codice della difesa francese non permette di concludere che le attività portuali rientrino nelle funzioni essenziali dello Stato ai sensi del diritto degli aiuti di Stato. Numerose attività economiche svolte nell'ambito dei settori dell'energia, delle telecomunicazioni e dei trasporti possono rivestire un'importanza vitale per la vita della nazione, senza che ciò le privi per questo della loro dimensione economica. La Commissione osserva inoltre che il codice della difesa (cfr. articoli L. 1332-4, L. 1332-5 e L. 1332-6) menziona esplicitamente la natura di «impresa» di almeno alcuni degli operatori interessati.
- (49) Inoltre, la circostanza invocata secondo cui che i GPM risponderrebbero ai criteri di cui all'articolo 4, paragrafo 5, della sesta direttiva IVA ⁽²⁶⁾ - ed esaminati dalla Corte di giustizia nella causa C-276/97 - non è pertinente nel caso di specie. L'articolo in questione della direttiva IVA prevede che «*Gli Stati, le regioni, le province, i comuni e gli altri enti di diritto pubblico non sono considerati soggetti passivi per le attività od operazioni che esercitano in quanto pubbliche autorità, anche quando, in relazione a tali attività od operazioni, percepiscono diritti, canoni, contributi o retribuzioni*» mentre la Corte di giustizia considera che «*[...] le attività esercitate in quanto pubbliche autorità, ai sensi dell'articolo 4, n. 5, primo comma, della sesta direttiva, sono quelle svolte dagli enti di diritto pubblico nell'ambito del regime giuridico loro proprio* ⁽²⁷⁾». Se può essere accettato che i porti agiscano nell'ambito del regime giuridico loro proprio, tale caratteristica non è di per sé tale da privarli della qualità di soggetti passivi IVA ⁽²⁸⁾. Ben lungi dal contraddire il carattere economico delle attività svolte, l'invocazione dell'esenzione conferma che le attività esercitate sono economiche in quanto l'esenzione (che incide direttamente sulla qualità di soggetto passivo) ha senso soltanto se le attività svolte sono economiche ⁽²⁹⁾. In particolare, tale criterio (l'esercizio di un'attività nel quadro del regime giuridico particolare che caratterizza gli organismi pubblici) è stato sviluppato dalla Corte in relazione all'articolo 4, paragrafo 5, della direttiva IVA e non ha equivalenti nel diritto degli aiuti di Stato. Al contrario, conformemente alla giurisprudenza richiamata al considerando (43), il regime giuridico cui sono sottoposti gli operatori non è sufficiente per escludere l'esistenza di un'attività economica ai sensi dell'articolo 107 del TFUE.

⁽²⁵⁾ Cfr. Corte dei conti, Le bilan de la réforme des grands ports maritimes, Rapport public annuel 2017 – febbraio 2017, La documentation française: «*Le maintien d'activités de manutention dans certains ports*».

⁽²⁶⁾ «*Gli Stati, le regioni, le province, i comuni e gli altri enti di diritto pubblico non sono considerati soggetti passivi per le attività od operazioni che esercitano in quanto pubbliche autorità, anche quando, in relazione a tali attività od operazioni, percepiscono diritti, canoni, contributi o retribuzioni*». Disposizione ripresa oggi in sostanza nell'articolo 13 della direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto (GU L 347 dell'11.12.2006, pag. 1).

⁽²⁷⁾ Sentenza della Corte di giustizia, del 12 settembre 2000, Commissione delle Comunità europee/Repubblica francese, C-276/97, ECLI:EU:C:2000:424, punto 40.

⁽²⁸⁾ Al di là di una condizione legata alla mancanza di «*distorsioni della concorrenza di una certa importanza*», l'articolo 4, paragrafo 5, stabilisce che «*in ogni caso, gli enti succitati sono considerati soggetti passivi per quanto riguarda le attività elencate nell'allegato I quando esse non sono trascurabili*». Le prestazioni di servizi portuali rientrano tra le attività elencate nell'allegato I.

⁽²⁹⁾ Nella causa C-276/97, la Corte di giustizia definisce chiaramente l'attività in questione (mettere a disposizione degli utenti un'infrastruttura stradale contro remunerazione) come attività economica (punto 32), prima di valutare se gli operatori possano fruire dell'esenzione di cui all'articolo 4, paragrafo 5 (punto 37).

- (50) Analogamente, che i porti agiscano o non agiscano secondo una logica puramente commerciale di massimizzazione dei profitti, che essi diano o non diano la priorità all'interesse generale rispetto al rendimento del capitale investito, che essi operino con o senza scopo di lucro o che essi investano o non investano sistematicamente i propri profitti sono considerazioni che non possono escludere il carattere economico di un'attività che consiste nell'offrire beni o servizi sul mercato ⁽³⁰⁾. La Commissione osserva inoltre che alcuni porti francesi realizzano profitti, versandone i dividendi allo Stato ⁽³¹⁾, e quindi non reinvestono sistematicamente i propri profitti nelle infrastrutture.
- (51) Infine l'argomentazione delle autorità francesi secondo cui il TFUE contiene un articolo specifico (articolo 93) per il trattamento degli aiuti di Stato in materia di trasporti non fa che confermare che le attività di trasporto sono attività economiche (in caso contrario, non si tratterebbe di aiuti di Stato).

5.1.1.2. Accesso all'infrastruttura portuale in generale

- (52) Per quanto riguarda più specificamente i servizi offerti dai porti in cambio del pagamento delle tasse portuali, il fatto che la struttura delle tasse portuali venga stabilita a livello nazionale e che le tariffe dei diritti e dei canoni siano approvate dall'autorità pubblica non è di per sé sufficiente per privare tali servizi della loro dimensione economica ⁽³²⁾. In particolare, nella causa C-343/95 citata dal GPM di Le Havre, la Corte di giustizia si è basata essenzialmente sulla natura delle attività svolte per valutare il loro carattere economico (cfr. considerando 18 e 23) e, in seconda battuta, sull'approvazione delle tariffe a livello nazionale. Del resto, il codice francese dei trasporti ⁽³³⁾ prevede che spetti agli stessi porti la definizione delle tariffe.
- (53) Per quanto riguarda il riferimento del GPM di Le Havre alla decisione della Commissione del 20 ottobre 2004 relativa al caso N 520/200[3] ⁽³⁴⁾, la Commissione osserva che la propria prassi decisionale è cambiata rispetto al 2004, in linea con l'evoluzione della giurisprudenza della Corte di giustizia. La costruzione e la manutenzione di infrastrutture di accesso ai porti, laddove tali infrastrutture siano utilizzabili da tutti gli utenti senza discriminazioni e senza contropartita, sono normalmente considerate misure generali a carico dello Stato nel quadro della sua responsabilità in materia di sviluppo del trasporto marittimo. A meno che determinate peculiarità della causa inducano ad adottare una conclusione diversa, la Commissione ritiene, in linea di principio, che delle infrastrutture di accesso situate all'esterno del porto benefici la comunità marittima nel suo complesso e che il finanziamento di tali infrastrutture pubbliche non costituisca un aiuto di Stato. Viceversa, si suppone, sempre in linea di principio, che del finanziamento pubblico delle infrastrutture di accesso situate all'interno di un porto benefici specificatamente il gestore del porto e che tale finanziamento costituisca quindi un aiuto di Stato ⁽³⁴⁾.

5.1.1.3. Messa a disposizione a imprese di terreni ed infrastrutture specifiche contro retribuzione

- (54) Dalla decisione della Commissione nel caso SA.36346 ⁽³⁵⁾, citata alla lettera f) del punto 17 della comunicazione del 19 luglio 2016, non si può dedurre che la gestione o la valorizzazione dell'area portuale e, in particolare, il noleggio o la messa a disposizione di terreni ed infrastrutture specifiche contro retribuzione non siano attività economiche. Il caso SA.36346 riguardava in realtà un sostegno al rilancio di alcune aree pubbliche piuttosto che la locazione di terreni contro retribuzione.

⁽³⁰⁾ Cfr. sentenza della Corte di giustizia, del 10 gennaio 2006, Cassa di Risparmio di Firenze e altri, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punti 122 e 123.

⁽³¹⁾ Il Porto autonomo di Parigi ha versato 8 milioni di EUR a titolo dell'esercizio 2014 e 11 milioni di EUR a titolo dell'esercizio 2016. Il GPM di Dunkerque, da parte sua, ha versato 5 milioni di EUR a titolo dell'esercizio 2014 e 4 milioni di EUR a titolo dell'esercizio 2016. Cfr. le decisioni del 18 febbraio 2016 e del 23 febbraio 2017 che fissano l'ammontare dei dividendi dovuti allo Stato, JORF n. 48 del 26 febbraio 2016 e JORF n. 53 del 3 marzo 2017. I dividendi versati variano anche notevolmente nel tempo in termini di utile (perdita) d'esercizio (tra il 14 % e il 33 % per il GPM di Le Havre nel periodo 2008-2013 e tra il 22 % e il 35 % per il GPM di Marsiglia nel periodo 2009-2014).

⁽³²⁾ Cfr. la decisione della Commissione, del 22 febbraio 2012, relativa all'aiuto di Stato SA.30742 (N/2010) - Lituania - Porto di Klaipėda (GU C 121 del 26.4.2012, pag. 1).

⁽³³⁾ Cfr. in particolare gli articoli R. 5321-2 e R. 5321-11.

⁽³⁴⁾ Cfr. punti 5 e 7 della griglia di analisi per le infrastrutture portuali (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf) e decisione della Commissione, del 30 aprile 2015, relativa all'aiuto di Stato SA.39608 estensione del porto di Wismar, considerando 31 (GU C 203 del 19.6.2015, pag. 3).

⁽³⁵⁾ Decisione della Commissione, del 27 marzo 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.36346 (2013/N) GRW land development scheme for industrial and commercial use (GU C 141 del 9.5.2014, pag. 1).

- (55) In generale, la locazione di beni appartenenti al demanio pubblico a fronte di una remunerazione costituisce un'attività economica, in particolare qualora la controparte del porto fornisca servizi portuali ai suoi clienti ⁽³⁶⁾. Del resto, la stessa amministrazione francese ha ritenuto che, ai sensi del diritto nazionale, i redditi provenienti dalla locazione di un terreno (canoni demaniali) sono soggetti all'IS ⁽³⁷⁾. Risulta del pari dai commenti alla legislazione fiscale pubblicati dalla direzione generale delle finanze pubbliche (dottrina ufficiale dell'amministrazione fiscale francese) ⁽³⁸⁾ che i canoni di concessione di un porto o di una sua porzione (ad esempio, la concessione di attrezzature pubbliche) sono soggetti all'IVA, il che costituisce un'altra dimostrazione della loro natura economica.

5.1.1.4. Operazioni di dragaggio

- (56) La costruzione e la manutenzione delle infrastrutture di accesso ai porti, in particolare le operazioni di dragaggio dei fiumi, delle vie d'accesso e dei canali, laddove tali infrastrutture siano utilizzabili da tutti gli utenti senza discriminazioni e senza contropartita, sono normalmente considerate misure generali a carico dello Stato nel quadro della sua responsabilità in materia di sviluppo del trasporto marittimo. In linea generale, la Commissione distingue tra le infrastrutture di accesso situate all'interno o all'esterno del porto e tra quelle accessibili o non accessibili al grande pubblico. A meno che determinate peculiarità della causa inducano ad adottare una conclusione diversa, la Commissione ritiene, in linea di principio, che delle infrastrutture di accesso situate all'esterno del porto benefici la comunità marittima nel suo complesso e che il finanziamento di tali infrastrutture pubbliche non costituisca un aiuto di Stato. Viceversa, si suppone, sempre in linea di principio, che del finanziamento pubblico delle infrastrutture di accesso situate all'interno di un porto benefici specificatamente il gestore del porto e che tale finanziamento costituisca quindi un aiuto di Stato ⁽³⁹⁾.
- (57) Ad esempio, la Commissione ha dichiarato che il dragaggio di un estuario che può migliorare l'accesso al fiume e di cui beneficerebbero indistintamente tutti gli operatori attivi nell'estuario e lungo le vie navigabili interne costituisce una misura generale che va a beneficio della comunità marittima nel suo complesso. In tale caso specifico, la Commissione ha pertanto concluso che il dragaggio non costituiva un'attività economica ⁽⁴⁰⁾.

5.1.1.5. Carattere accessorio o principale delle attività economiche

- (58) Il fatto che le attività economiche svolte da un'entità siano minoritarie o marginali rispetto alle sue attività non economiche non permette in linea di principio di sottrarre tali attività economiche dal campo di applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.
- (59) Inoltre, e senza che sia necessario procedere a una valutazione porto per porto della percentuale delle diverse attività economiche ivi svolte, risulta dalle considerazioni che precedono che un'ampia porzione delle attività che alcune parti interessate e le autorità francesi considerano non economiche sono in realtà di natura economica. Inoltre, le tasse portuali e i canoni e i diritti di concessione rappresentano la grande maggioranza dei redditi dei grandi porti marittimi ⁽⁴¹⁾ e contribuiscono in modo consistente alla generazione da parte dei porti di una base imponibile positiva all'IS.

⁽³⁶⁾ Cfr. la decisione della Commissione relativa all'aiuto di Stato SA.36953 (2013/N) Porto di Bahía de Cádiz, considerando 29 (GU C 335 del 16.11.2013, pag. 1), la decisione della Commissione relativa all'aiuto di Stato SA.30742 (N/2010) Klaipėda, considerando 8 e 9 (GU C 121 del 26.4.2012, pag. 1), la decisione della Commissione relativa all'aiuto di Stato N 44/2010 Porto di Krievu Sala, considerando 67 (GU C 215 del 21.7.2011, pag. 21), e la decisione della Commissione relativa all'aiuto di Stato C 39/2009 (ex N 385/2009) Porto di Ventspils, considerando 30, 57 e 58 (GU C 62 del 13.3.2010, pag. 7).

⁽³⁷⁾ Cfr. la relazione dell'Inspection générale des finances (n. 2007-M-031-01) e del Conseil général des ponts et chaussées (N. 005126-01) sulla modernizzazione dei porti autonomi, luglio 2008, pag. 53 («Gli attuali canoni di locazione delle attrezzature rientrano nell'ambito delle attività redditizie imponibili ma, nel medio termine, sono destinati a scomparire, con la riforma proposta, in quanto risorse dei porti. In tali condizioni, i canoni demaniali costituiscono, a medio termine, la fonte essenziale e permanente dell'attività imponibile»). (<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000035.pdf>).

⁽³⁸⁾ Cfr. BOI-TVA-BASE-10-20-40-10 paragrafi da 230 a 270 (<http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/1474-PGP.html>). Cfr. inoltre la risposta all'interrogazione scritta n. 17487 del sig. Jean Arthuis pubblicata nella JO Sénat del 10 marzo 2011 - pagina 573; <http://www.senat.fr/questions/base/2011/qSEQ110317487.html>.

⁽³⁹⁾ V. punti 5 e 7 della griglia di analisi per le infrastrutture portuali (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf).

⁽⁴⁰⁾ Cfr. la decisione della Commissione, dell'11 marzo 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.35720 (2014/NN) — Regno Unito — Liverpool City Council Cruise Liner Terminal, considerando 64-69 (GU C 120 del 23.4.2014, pag. 4).

⁽⁴¹⁾ In percentuale rispetto al giro d'affari, le tasse portuali e le entrate demaniali rappresentano, a titolo di esempio, rispettivamente il 42 % e il 34 % (e, cumulativamente, il 55 % degli oneri di gestione) del GPM di Bordeaux (nel 2013, Corte dei conti, relazione interna resa pubblica l'8 marzo 2016, pag. 60 e 64) e rispettivamente il 62 % e il 18 % (e, cumulativamente, il 76 % degli oneri di gestione) del GPM di Le Havre (nel 2013, cfr. Corte dei conti, relazione interna resa pubblica il 30 marzo 2016, pag. 112 e 113).

- (60) Infine, la Commissione accetta che l'intero finanziamento di un'infrastruttura possa esulare dalle norme in materia di aiuti di Stato a condizione che tale infrastruttura venga utilizzata quasi esclusivamente per attività non economiche e che il loro utilizzo economico rimanga puramente accessorio ⁽⁴²⁾. Tuttavia, il fatto che i porti svolgano attività non economiche nelle aree che occupano non significa che l'infrastruttura portuale sia utilizzata quasi esclusivamente per un'attività non economica, né che le attività economiche costituiscano una componente accessoria rispetto alle attività non economiche.

5.1.1.6. Conclusione

- (61) I porti autonomi (in gran parte diventati GPM, ad eccezione dei porti autonomi fluviali di Parigi e di Strasburgo), le camere di commercio marittime, le camere di commercio e dell'industria che gestiscono strutture portuali, i comuni concessionari di attrezzature pubbliche di proprietà dello Stato situate nei porti marittimi, nonché le imprese che possono subentrare nella gestione di tali attrezzature, che gestiscono le infrastrutture direttamente o forniscono servizi in un porto, sono, per quanto riguarda le attività economiche che svolgono - in particolare quelle indicate al considerando (45) - «imprese» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

5.1.2. Risorse statali e imputabilità della misura allo Stato

- (62) Secondo l'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, possono costituire aiuti di Stato soltanto gli aiuti concessi dagli Stati ovvero mediante risorse statali. Secondo la giurisprudenza consolidata, la rinuncia a risorse che, in linea di principio, avrebbero dovuto essere versate al bilancio dello Stato costituisce un trasferimento di risorse statali ai sensi di tale disposizione ⁽⁴³⁾.
- (63) Poiché mediante l'esenzione fiscale di cui beneficiano gli operatori dei porti francesi, lo Stato francese rinuncia a un gettito fiscale, tale esenzione implica un trasferimento di risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Dal momento che tale esenzione fiscale trova la sua origine in una serie di decisioni ministeriali, essa risulta anche imputabile alla Francia.

5.1.3. Vantaggio economico

- (64) Per configurarsi come aiuto di Stato, la misura deve conferire al beneficiario un vantaggio finanziario. La nozione di vantaggio concerne non solo i benefici positivi ma anche gli interventi i quali, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa ⁽⁴⁴⁾.
- (65) Come indicato sopra, in virtù della legislazione fiscale francese, «i porti autonomi, le camere di commercio marittime, le camere di commercio e dell'industria che gestiscono strutture portuali, i comuni concessionari di attrezzature di proprietà dello Stato situate nei porti marittimi, nonché le imprese che possono subentrare nella gestione di tali attrezzature ⁽⁴⁵⁾» dovrebbero essere assoggettati all'IS, in ragione delle attività economiche che svolgono, ma ne sono invece esentati. Pertanto, tali entità non sono tenute a sostenere i costi dell'IS, normalmente assunti dalle imprese francesi a fronte delle attività economiche che svolgono. Esse beneficiano quindi di un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (66) Inoltre, la circostanza invocata secondo cui l'esenzione dall'IS compensa i costi aggiuntivi derivanti dai compiti di interesse generale affidati ai porti dalle autorità pubbliche potrebbe mettere in discussione la qualifica di vantaggio soltanto se, da un lato, l'importo del vantaggio derivante dall'esenzione fiscale fosse effettivamente destinato a compensare i costi aggiuntivi connessi ai compiti di interesse generale e, dall'altro, se tale importo si limitasse ai costi supplementari netti connessi all'assolvimento di tali compiti (compensazione non eccessiva) ⁽⁴⁶⁾. La situazione è tuttavia ben diversa. In effetti, nessuna disposizione del diritto nazionale stabilisce qualsivoglia nesso tra l'esenzione dall'IS ed eventuali compiti di servizio pubblico assegnati ai porti ⁽⁴⁷⁾. Il diritto nazionale non garantisce nemmeno che l'importo della compensazione (corrispondente all'importo dell'IS non pagata) si

⁽⁴²⁾ Cfr. il punto 207 della comunicazione del 19 luglio 2016.

⁽⁴³⁾ Sentenza della Corte di giustizia, del 16 maggio 2000, Francia/Ladbroke Racing Ltd e Commissione, C-83/98 [P] (***), ECLI:EU:C:2000:248, punti da 48 a 51.

⁽⁴⁴⁾ Cfr. sentenza della Corte di giustizia dell'8 novembre 2001, Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, punto 38.

⁽⁴⁵⁾ E i loro successori (in particolare i GPM) che l'amministrazione fiscale considera esenti dall'IS in virtù della stessa base giuridica.

⁽⁴⁶⁾ Cfr. punto 206 della comunicazione del 19 luglio 2016 e, per quanto riguarda i SIEG, la sentenza della Corte di giustizia del 24 luglio 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punti da 87 a 95.

⁽⁴⁷⁾ Storicamente, l'esenzione d'imposta concessa nel 1942 mirava ad accelerare la ricostruzione dei porti distrutti nel corso di attacchi bellici, non configurandosi affatto come compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

limiti a quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. L'esenzione dall'IS, il cui importo è proporzionale al profitto realizzato, non è soggetta ad alcun massimale e può quindi tradursi in un vantaggio sproporzionato rispetto ai sovraccosti originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. Infine, l'affermazione del GPM di Dunkerque secondo cui il costo dei compiti di servizio pubblico supera sistematicamente l'onere teorico dell'IS non è dimostrata da alcun dato, né numerico né storico; in mancanza di una garanzia giuridica (valida anche per il futuro) di assenza di compensazione eccessiva, anche se tale affermazione dovesse risultare corretta per il passato, ciò non sarebbe sufficiente a soddisfare la condizione della compensazione non eccessiva.

5.1.4. Selettività

- (67) Per essere considerata un aiuto di Stato, una misura deve essere selettiva, nel senso che deve favorire talune imprese o talune produzioni ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE ⁽⁴⁸⁾.
- (68) Secondo una giurisprudenza consolidata ⁽⁴⁹⁾, la valutazione della selettività materiale di una misura fiscale che allevia gli oneri normalmente gravanti sul bilancio di un'impresa si articola in tre fasi: in un primo momento, è necessario procedere all'identificazione del regime fiscale comune o «normale» (il «sistema di riferimento») applicabile nello Stato membro interessato. In secondo luogo, si deve valutare se la misura in questione deroga al sistema di riferimento, in quanto introduce differenziazioni tra operatori che si trovano, sotto il profilo dell'obiettivo perseguito dal regime fiscale di tale Stato membro, in una situazione fattuale e giuridica analoga. Se ciò si verifica, la misura è a priori selettiva. In terzo luogo, è necessario stabilire se la misura che introduce la deroga è giustificata dalla natura o dalla struttura generale del sistema di riferimento. Per quanto riguarda questa terza fase, spetta allo Stato membro dimostrare che il trattamento fiscale differenziato discende direttamente dai principi informatori o basilari del regime fiscale ⁽⁵⁰⁾ identificato come sistema di riferimento.

Sistema di riferimento

- (69) Il sistema di riferimento è l'imposta francese sulle società, che viene riscossa, in linea di principio, su tutti gli utili e i redditi realizzati dalle società e dalle altre persone giuridiche (articolo 205 del CGI). A norma delle disposizioni di cui all'articolo 206, comma 1 e all'articolo 1654 del CGI, le persone giuridiche di diritto privato o di diritto pubblico dedite ad attività di gestione o ad operazioni aventi scopo di lucro sono soggette all'imposta sulle società. Inoltre, ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 165 dell'allegato 4 del CGI, gli enti pubblici a carattere industriale o commerciale sono soggetti a tutte le imposte dirette e tributi assimilabili applicabili alle imprese private. L'articolo 167 dell'allegato 4 dello stesso codice precisa che tali disposizioni si applicano in particolare alle camere di commercio e dell'industria e ai porti autonomi. Né le autorità francesi né i terzi interessati hanno presentato osservazioni in merito dopo la decisione di apertura.

Deroga al sistema di riferimento

- (70) In virtù delle decisioni ministeriali del 1942 e del 1943 menzionate in precedenza, «i porti autonomi, le camere di commercio marittime, le camere di commercio e dell'industria che gestiscono strutture portuali, i comuni concessionari di attrezzature di proprietà dello Stato situate nei porti marittimi, nonché le imprese che possono subentrare nella gestione di tali attrezzature» sono esentati dall'IS. Contrariamente a quanto sostengono alcuni porti francesi, l'esenzione dall'IS di cui beneficiano i porti discende quindi non tanto dalle disposizioni generali del CGI (in particolare dalle disposizioni di cui all'articolo 165 dell'allegato 4 del CGI) e dal carattere non lucrativo dell'attività dei porti, bensì dalle decisioni ministeriali del 1942 e 1943, che derogano espressamente a tali disposizioni generali e che presuppongono quindi implicitamente che i porti svolgono attività lucrative ⁽⁵¹⁾. Ciò è confermato dalla decisione del Consiglio di Stato citata dalle parti interessate ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁸⁾ Cfr. la sentenza della Corte di giustizia, del 15 dicembre 2005, nella causa C-66/02, Italia/Commissione, EU:C:2005:768, punto 94.

⁽⁴⁹⁾ Cfr. la sentenza della Corte di giustizia, dell'8 settembre 2011, Paint Graphos e altri, cause riunite da C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, punto 49; la sentenza della Corte di giustizia del 6 settembre 2006, Portogallo/Commissione, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, punto 56.

⁽⁵⁰⁾ Cfr. la sentenza della Corte di giustizia dell'8 settembre 2011, Paint Graphos e altri, cause riunite da C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, punto 65; la sentenza della Corte di giustizia del 6 settembre 2006, Portogallo/Commissione, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, punto 81.

⁽⁵¹⁾ Cfr. Bulletin officiel des finances publiques-Impôts - BOI-IS-CHAMP-30-60, II (paragrafo 240): «[...] decisioni ministeriali successive hanno esentato i porti dal pagamento di imposte dirette [...]».

⁽⁵²⁾ Consiglio di Stato, 2 luglio 2014, ministre chargé du budget, n° 374807, ECLI:FR:CESSR:2014:374807.20140702.

- (71) Tuttavia, alla luce dell'obiettivo del sistema di riferimento, che consiste nel tassare gli utili realizzati dalle società e dalle persone giuridiche, le entità interessate dalle decisioni ministeriali del 1942 e 1943 si trovano in una situazione fattuale e giuridica analoga a quella delle altre società o persone giuridiche assoggettate all'imposta, nella misura in cui tutte queste imprese producono utili. L'esenzione in questione costituisce pertanto una deroga alle norme previste dal sistema fiscale di riferimento.
- (72) La Commissione ritiene quindi che l'esenzione fiscale a favore delle suddette entità sia *prima facie* selettiva.
- (73) Il fatto che la misura si applichi a tutti i porti francesi, ammesso che sia dimostrato ⁽⁵³⁾, non rimette in discussione tale conclusione. La misura in questione non è infatti generale rispetto al sistema di riferimento dal momento che si applica soltanto a determinate imprese (i gestori dei porti) che si trovano in una situazione fattuale e giuridica analoga a quella delle altre imprese o persone giuridiche assoggettate a tale imposta, vale a dire a tutte le imprese che realizzano utili. La misura risulta generale soltanto se riferita ad un sistema di riferimento che si limitasse ai porti (sistema di riferimento creato dalle decisioni ministeriali del 1942 e del 1943). In realtà, è stato dimostrato che il sistema di riferimento è costituito dalle disposizioni generali relative all'IS, imposta alla quale sono assoggettate le imprese di tutti i settori.
- (74) Peraltro, alla luce dell'obiettivo del sistema di riferimento, che consiste nell'assoggettare gli utili realizzati da tutte le persone giuridiche all'imposta sui redditi, le caratteristiche citate dalle autorità francesi e dalle parti interessate (compiti assegnati ai porti che consistono in attività a favore di altre imprese, servizi particolari, gestione da parte delle CCI, assenza di concorrenza, finanziamento tramite le tasse portuali ed uso delle prerogative delle pubbliche autorità) non risultano pertinenti al fine di dimostrare l'esistenza di una situazione fattuale e giuridica distinta. Se tali circostanze possono eventualmente spiegare il fatto che gli operatori dei porti incaricati di svolgere compiti di interesse generale evidenziano una redditività minore e quindi utili imponibili minori, esse non possono giustificare che gli utili realizzati - nonostante gli incarichi connessi a tali compiti di interesse generale - siano esentati dall'IS.
- (75) Del resto, l'amministrazione francese ha già riconosciuto, a proposito di una domanda di introduzione di un regime fiscale derogatorio a favore delle aziende autonome dei porti turistici, che «*la normativa europea sulle regole di concorrenza esclude che possano essere concesse misure fiscali derogatorie a favore di determinate attività* ⁽⁵⁴⁾».

Giustificazione in base alla natura o alla struttura del sistema

- (76) Le autorità francesi osservano che la misura fa parte integrante del sistema fiscale francese da oltre 70 anni. Tuttavia, il tempo trascorso non può bastare per far ritenere che una deroga alle normali regole del sistema sia giustificata dalla natura e dalla struttura del sistema. Il tempo trascorso può invece giustificare l'uso della procedura per gli aiuti esistenti (cfr. capitoli successivi). La Commissione ritiene del resto che la logica inerente al sistema di riferimento nel caso di specie sia quella di tassare gli utili. Pertanto, un'esenzione dall'imposta basata esclusivamente sull'appartenenza a una determinata categoria di imprese o riconosciuta soltanto ad alcune entità individuate dalla legge non si conforma a tale logica.
- (77) Infine, per quanto riguarda l'affermazione di alcune parti interessate secondo cui la misura in questione non costituirebbe una «violazione caratterizzata del principio di uguaglianza», la Commissione rileva che il fatto che una misura non crei una «violazione caratterizzata del principio di uguaglianza» nel diritto francese non significa che essa discenda direttamente dai principi informatori o basilari inerenti al sistema di riferimento o [...] sia il risultato di meccanismi inerenti al sistema necessari per il suo funzionamento e la sua efficacia ⁽⁵⁵⁾ ⁽⁵⁶⁾, ai sensi della normativa in materia di aiuti di Stato. In effetti, come emerge dalla decisione del Consiglio costituzionale ⁽⁵⁶⁾, la valutazione del principio di uguaglianza nel diritto francese prende in considerazione gli obiettivi perseguiti

⁽⁵³⁾ Alcuni porti sono gestiti da persone giuridiche non contemplate dalle decisioni 1942 e 1943, per esempio il porto commerciale e peschereccio di Sète (che è gestito da un ente pubblico regionale - cfr. sentenza del tribunale amministrativo d'appello di Marsiglia del 19 gennaio 2016, n. 13MA03445), il porto di Lorient (che è gestito da una società di economia mista, cfr. interrogazione parlamentare n. 23815 pubblicata nella JORF del 9 aprile 2013, pag. 3694) e il porto di Saint-Cyprien (che è gestito dall'ente pubblico del porto di Saint-Cyprien, un'azienda municipale dotata di personalità giuridica - cfr. sentenza del 27 novembre 2012, n. 12MA01312).

⁽⁵⁴⁾ Risposta all'interrogazione parlamentare n. 18664, pubblicata nella JORF del 3 marzo 2009, pag. 2040.

⁽⁵⁵⁾ Cfr. la sentenza della Corte di giustizia, dell'8 settembre 2011, Paint Graphos e altri, cause riunite da C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, punto 69.

⁽⁵⁶⁾ Decisione n. 2012-238 QPC, del 20 aprile 2012, JORF del 21 aprile 2012, pag. 7198.

dalla misura di deroga, ovvero gli obiettivi di interesse generale esterni al sistema fiscale, i quali non possono essere utilizzati per dimostrare la giustificazione in base alla natura e alla struttura del sistema fiscale. Se alcuni obiettivi esterni al sistema possono eventualmente essere presi in considerazione in fase di valutazione della compatibilità di un aiuto, essi non permettono di giustificare la selettività di una deroga né, pertanto, di dimostrare l'assenza di aiuti di Stato. Inoltre, la decisione del Consiglio costituzionale citata dalle parti interessate non riguarda le decisioni ministeriali che esentano i porti dall'IS ma un testo legislativo che esonera determinati incontri sportivi da un'imposta, la cui logica intrinseca è diversa dall'IS.

- (78) La Commissione ritiene quindi che l'esenzione dall'imposta sulle società non sia giustificata dalla natura e dalla struttura del sistema fiscale francese.

5.1.5. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (79) Per essere considerata un aiuto di Stato, la misura deve incidere sugli scambi tra Stati membri e falsare o minacciare di falsare la concorrenza. Questi due criteri sono strettamente connessi.

- (80) Come ricordato dalla Corte, in particolare nella sentenza *Eventech* ⁽⁵⁷⁾,

«65. [...] secondo una giurisprudenza costante della Corte, per qualificare una misura nazionale come aiuto di Stato, non è necessario dimostrare una reale incidenza di tale aiuto sugli scambi tra gli Stati membri e un'effettiva distorsione della concorrenza, ma basta esaminare se l'aiuto sia idoneo a incidere su tali scambi e a falsare la concorrenza (sentenza *Libert e a.*, C-197/11 e C-203/11, EU:C:2013:288, punto 76 la giurisprudenza ivi citata).

66. In particolare, quando l'aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti nell'ambito degli scambi intracomunitari, questi ultimi devono ritenersi influenzati dall'aiuto (v., in tal senso, sentenza *Libert e a.*, EU:C:2013:288, punto 77 e la giurisprudenza ivi citata).

67. A questo proposito non è necessario che l'impresa beneficiaria dell'aiuto partecipi direttamente agli scambi intracomunitari. Infatti, quando uno Stato membro concede un aiuto ad un'impresa, l'attività sul mercato nazionale può risultarne mantenuta o incrementata, con conseguente diminuzione delle possibilità per le imprese con sede in altri Stati membri di penetrare nel mercato di tale Stato membro (cfr., in tal senso, la sentenza *Libert e a.*, EU:C:2013:288, punto 78 e la giurisprudenza ivi citata).

68. Peraltro, secondo la giurisprudenza della Corte, non esiste una soglia o una percentuale al di sotto della quale si possa ritenere che gli scambi tra Stati membri non siano stati pregiudicati. Infatti, l'entità relativamente esigua di un aiuto o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa beneficiaria non escludono a priori l'eventualità che vengano influenzati gli scambi tra Stati membri (sentenza *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, punto 81).

69. Pertanto, la condizione in base alla quale l'aiuto deve essere tale da incidere sugli scambi tra Stati membri non dipende dalla natura locale o regionale dei servizi di trasporto forniti o dall'importanza del settore di attività (sentenza *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415, punto 82)».

- (81) Nella sentenza *Wam* ⁽⁵⁸⁾, essa ha in particolare sottolineato quanto segue:

«53. [...] il fatto che un settore economico sia stato oggetto di liberalizzazione a livello comunitario è tale da evidenziare un'incidenza reale o potenziale degli aiuti sulla concorrenza, nonché gli effetti di tali aiuti sugli scambi fra Stati membri (sentenza *Cassa di Risparmio di Firenze e a.*, cit. supra, punto 142 e giurisprudenza ivi richiamata).

54. Quanto al requisito della distorsione della concorrenza, occorre ricordare che gli aiuti diretti a sgravare un'impresa dai costi cui avrebbe dovuto normalmente far fronte nell'ambito della propria gestione corrente o delle proprie normali attività falsano in linea di principio le condizioni di concorrenza (sentenza del 19 settembre 2000, *Germania/Commissione*, C1-56/98, Raccolta pag. I-6857, punto 30 e *Heiser*, cit. supra, punto 55).»

⁽⁵⁷⁾ Sentenza della Corte di giustizia, del 14 gennaio 2015, *Eventech*, causa C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punti da 65 a 69.

⁽⁵⁸⁾ Sentenza della Corte, del 30 aprile 2009, *Commissione/Italia e Wam*, causa C-494/06, ECLI:EU:C:2009:272, punti 53 e 54.

- (82) Orbene, nel caso di specie, il vantaggio fiscale di cui beneficiano i porti interessati li solleva da un onere corrente che dovrebbero normalmente sostenere. Tale vantaggio è tale da favorire i porti che ne beneficiano rispetto ai porti francesi e ai porti stranieri dell'UE che non ne beneficiano. Pertanto, esso è idoneo ad incidere sugli scambi intracomunitari e a falsare la concorrenza.
- (83) In effetti, nel settore dei porti la concorrenza non solo esiste, ma è anche esacerbata dalla natura e dalle caratteristiche specifiche del settore dei trasporti, nella fattispecie il trasporto marittimo e lungo le vie navigabili interne. Sebbene si possa ritenere che i porti beneficino di un monopolio legale per fornire i servizi portuali all'interno del porto che gestiscono, i servizi di trasporto che offrono sono, almeno in una certa misura, in concorrenza con quelli offerti dagli altri porti o all'interno degli altri porti o dagli altri fornitori di servizi di trasporto sia in Francia ⁽⁵⁹⁾ che in altri Stati membri.
- (84) Inoltre, nell'ambito di una consultazione pubblica delle parti interessate su un progetto di regolamento relativo al settore portuale, «tutte le parti interessate hanno sottolineato la necessità di disporre di condizioni stabili ed eque [...] in materia di concorrenza «interportuale» nell'Unione (concorrenza tra i porti) [...]» ⁽⁶⁰⁾. Analogamente, i porti, e in particolare i porti interni e più in generale il trasporto lungo le vie navigabili interne, di cui essi formano una componente, sono in concorrenza con altre forme di trasporto. Nella misura in cui esistono o potrebbero esistere soluzioni alternative per trasportare beni nelle regioni d'oltremare, la misura può, anche per tali porti, ubicati in territori lontani dalla Francia metropolitana, e per altri porti europei, falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (85) Anche se è vero che la capacità di un porto di attirare clienti si misura considerando più parametri, in particolare i collegamenti con l'entroterra ⁽⁶¹⁾, il prezzo dei servizi forniti dai porti (tasse portuali e altri canoni e diritti pagati dagli armatori) costituisce senza dubbio uno degli elementi della competitività relativa dei porti ⁽⁶²⁾. Contrariamente a quanto sostengono le autorità francesi e alcune parti interessate, il fatto che questo elemento sia più o meno importante rispetto agli altri elementi della competitività dei porti non consente di concludere che la misura in oggetto non incida sulla concorrenza, in quanto essa può incidere sui prezzi praticati dai porti e, *ceteris paribus*, tale prezzo sarà determinante per la rotta e la soluzione logistica che gli armatori sceglieranno, scelta che favorirà alcuni porti rispetto ad altri.
- (86) È inoltre opportuno rilevare che i porti europei si trovano anche in concorrenza tra di loro per attirare operatori (o concessionari) che forniscono determinati servizi portuali, qualora l'autorità portuale non provveda direttamente a tali servizi. Il livello del canone applicato dai porti in cambio della messa a disposizione dei terreni e delle infrastrutture (attrezzature portuali) ai concessionari svolge un ruolo anche nella scelta di questi ultimi di stabilirsi in un porto piuttosto che in un altro e nella scelta delle risorse da investire. Più in generale, i porti sono in concorrenza con altri operatori economici sul mercato dei finanziamenti e degli investimenti; *ceteris paribus*, del resto, la misura conferisce ai porti un vantaggio per quanto riguarda gli investitori, rispetto ad altri operatori che non beneficiano della misura (in quanto rappresentano un investimento più interessante).
- (87) Inoltre, considerato che la misura in questione costituisce un regime di aiuti che si applica a porti molto diversi quanto a dimensioni, ubicazione geografica, tipo (porto interno o marittimo) e attività svolte, non è necessario, per dimostrare che la misura in esame è un aiuto di Stato, dimostrare che detta misura determina per ciascun porto una distorsione della concorrenza e un'incidenza sugli scambi.
- (88) A questo proposito, è sufficiente ricordare che le autorità francesi e le parti interessate riconoscono che alcuni grandi porti, come i porti di Le Havre, di Rouen e di Marsiglia, sono in concorrenza con altri porti dell'Unione europea, fatto che dimostra che la misura ha un effetto sul commercio e incide sugli scambi. Anche le osservazioni del porto di Rotterdam confermano tale conclusione.

⁽⁵⁹⁾ In particolare, i porti francesi che non beneficiano dell'esenzione dall'imposta sulle società. Cfr. nota 48.

⁽⁶⁰⁾ Cfr. punto 2.1 della proposta di regolamento sui servizi portuali. Cfr. inoltre la comunicazione della Commissione su una politica europea dei porti, COM/2007/0616 final, punto II.4.2.

⁽⁶¹⁾ Cfr. la comunicazione della Commissione su una politica europea dei porti, COM/2007/0616 final, punto II.1.

⁽⁶²⁾ Il prezzo dei servizi di trasporto forniti dai porti rappresenta spesso una quota rilevante dei costi totali di trasporto. Cfr. I porti marittimi europei nel 2030: le sfide che ci attendono, comunicato stampa della Commissione europea del 23 maggio 2013: «I costi e la qualità dei servizi portuali sono un fattore importante per le imprese europee. I costi portuali possono rappresentare una componente significativa dei costi complessivi della catena logistica. La movimentazione delle merci, i diritti portuali e i servizi nautici portuali possono rappresentare tra il 40 % e il 60 % dei costi totali della logistica porta a porta per le imprese che utilizzano il trasporto marittimo a breve raggio per trasportare merci».

- (89) Inoltre, la circostanza invocata secondo cui forme di aiuti di Stato analoghi esistono in altri Stati membri e il comportamento della Commissione riguardo a tali misure non hanno alcuna incidenza sulla qualificazione della misura in questione come aiuto di Stato ⁽⁶³⁾, in quanto l'esenzione dall'IS dei porti francesi ha senza dubbio per conseguenza un miglioramento della situazione concorrenziale dei porti, rispetto ad una situazione di riferimento in cui essi sarebbero tassati alle condizioni normali previste dal sistema dell'IS ⁽⁶⁴⁾. Analogamente, l'esistenza di aliquote diverse dell'IS negli Stati membri è la conseguenza della mancanza di armonizzazione della fiscalità diretta tra gli Stati membri e riflette le scelte sovrane degli Stati membri di finanziare tramite tale imposta alcuni servizi - o un certo livello di servizi - presso i contribuenti.
- (90) Inoltre, non è necessario che la distorsione della concorrenza o l'incidenza sugli scambi siano sensibili o sostanziali. Pertanto, la circostanza invocata secondo cui il livello dei traffici in regime di concorrenza sarebbe limitato, lungi dal dimostrare l'assenza di distorsioni della concorrenza, dimostra piuttosto l'esistenza di forme di concorrenza, più o meno intensa, tra i porti francesi e altri porti dell'Unione. Parimenti, il fatto che l'attività complessiva dei piccoli porti francesi rappresenti soltanto l'1 % del *traffico totale dell'Unione* non significa che un'analisi delle distorsioni della concorrenza concluda che la loro quota di mercato *su uno o più mercati pertinenti* sia necessariamente dello stesso ordine. Inoltre, la decisione dell'11 aprile 2016 citata dalle autorità francesi e dalle parti interessate riguarda la compatibilità di una misura di aiuto all'investimento, il che implica che la misura in questione è riconosciuta come aiuto di Stato avente un'incidenza sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri.
- (91) Inoltre, se i «piccoli porti», secondo la definizione delle autorità francesi ⁽⁶⁵⁾, rappresentano soltanto una piccola percentuale del traffico dell'Unione, il fatto che l'impresa beneficiaria sia di piccole dimensioni non esclude di per sé una distorsione o una minaccia di distorsione della concorrenza nel mercato interno, in particolare quando l'attività dei beneficiari si svolge nelle zone di frontiera. Le osservazioni della CCI di Bayonne Pays Basque, concessionaria del porto commerciale di Bayonne e del porto peschereccio di Saint-Jean-de-Luz/Ciboure - che sono esempi di «piccoli porti», secondo la definizione proposta dalla Francia - illustrano del resto la percezione dell'esistenza di un'effettiva concorrenza transfrontaliera che hanno questi porti situati in una zona vicina alla frontiera ⁽⁶⁶⁾. Se la Commissione riconosce, in alcuni casi ⁽⁶⁷⁾, che una misura vantaggiosa può non avere alcuna incidenza sugli scambi tra Stati membri, per stabilire ciò essa non si basa soltanto sulle dimensioni dell'impresa beneficiaria, ma su una valutazione individuale di una serie di criteri ⁽⁶⁸⁾.
- (92) La Commissione non esclude che, nel caso particolare di alcuni porti - in particolare quelli che soddisfano i requisiti imposti dalla propria prassi decisionale - la misura in questione possa essere considerata priva di incidenza sugli scambi.
- (93) Tuttavia, per le ragioni più sistematiche già esposte, la misura in esame - in quanto regime generale di esenzione dall'imposta sulle società per tutti i beneficiari menzionati nelle decisioni ministeriali del 1942 e del 1943 - incide sugli scambi all'interno dell'UE e falsa o può falsare la concorrenza.

5.1.6. Conclusione

- (94) Di conseguenza, la Commissione conclude che l'esenzione fiscale di cui beneficiano i porti autonomi (alcuni dei quali sono diventati grandi porti marittimi), le camere di commercio marittime, le camere di commercio e dell'industria che gestiscono impianti portuali, i comuni concessionari di attrezzature pubbliche di proprietà dello Stato situate nei porti marittimi nonché le imprese che possono subentrare nella gestione di tali attrezzature costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

⁽⁶³⁾ Sentenza della Corte di giustizia, del 10 dicembre 1969, Commissione/Francia, cause riunite 6/69 e 11/69, ECLI:EU:C:1969:68, punto 21. Sentenza della Corte di giustizia, del 19 maggio 1999, Italia/Commissione, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, punto 21.

⁽⁶⁴⁾ Sentenza della Corte di giustizia, del 2 luglio 1974, nella causa 173/73, Italia/Commissione, ECLI:EU:C:1974:71, punto 36.

⁽⁶⁵⁾ Porti con un traffico inferiore al livello specificato al paragrafo 2, lettera b), dell'articolo 20 del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1 (lo 0,1 % del volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione).

⁽⁶⁶⁾ La CCI sostiene che il proprio assoggettamento all'IS metterebbe in pericolo i porti che essa gestisce a causa della loro situazione geografica, essendo essi situati vicino alla frontiera con la Spagna e in prossimità dei porti spagnoli.

⁽⁶⁷⁾ Cfr. in particolare le decisioni della Commissione europea del 29 aprile 2015, nei casi SA.37432 Repubblica ceca - Ospedali pubblici di Hradec Králové, (GU C 203 del 19.6.2015, pag. 1), SA.37904 Germania - centro medico di Durmersheim (GU C 188 del 26.6.2015, pag. 1), SA.33149, Germania - Städtische Herkules Projektgesellschaft «Wirtschaftsbüro — Gaarden Kiel», (GU C 188 del 5.6.2015, pag. 1).

⁽⁶⁸⁾ Occorre, da un lato, che l'attività del porto beneficiario evidenzii una dimensione puramente locale, ad esempio quando il porto fornisce beni o servizi su un territorio limitato in seno al territorio nazionale e non sia in grado di attirare clienti provenienti da altri Stati membri. Dall'altro lato, è necessario che la misura non abbia alcun effetto prevedibile - e nemmeno effetti marginali - sugli investimenti transfrontalieri nel settore interessato o sulla costituzione di imprese all'interno del mercato unico.

5.2. Compatibilità della misura con il mercato interno

- (95) Spetta allo Stato membro in questione dimostrare che le misure di aiuto di Stato possono essere considerate compatibili con il mercato interno. Per dimostrare la compatibilità della misura, le autorità francesi si limitano ad invocare la compensazione di alcuni compiti svolti dai porti, che rinvia all'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE e all'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE, mentre alcune parti interessate fanno valere anche gli articoli 93 (coordinamento dei trasporti) e l'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del TFUE (importanti progetti di interesse comune europeo).
- (96) In primo luogo, l'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE prevede che una compensazione per l'assolvimento di compiti di servizio pubblico possa essere dichiarata compatibile con il mercato interno soltanto se risultano soddisfatte talune condizioni ⁽⁶⁹⁾. A questo proposito, le autorità francesi e alcune parti interessate ritengono che la misura in questione sia compatibile con il mercato interno in quanto consente di compensare alcuni compiti finanziati dai porti che rientrano tra le prerogative delle autorità pubbliche. Tuttavia, la Commissione osserva che la misura in questione, che si basa su un nesso tra l'importo degli aiuti e gli utili realizzati, non risulta né collegata né limitata ai costi netti dei compiti di servizio pubblico ⁽⁷⁰⁾. Essa non discende neppure da un chiaro mandato conferito ai beneficiari della misura per svolgere tali compiti ⁽⁷¹⁾. Di conseguenza, la misura non può essere considerata una compensazione di servizio pubblico compatibile con il mercato interno, né risulta compatibile in base all'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.
- (97) In secondo luogo, l'articolo 93 del TFUE stabilisce che gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno. Se, come indicano i rappresentanti dei gestori dei porti interni francesi, i porti interni svolgono un ruolo importante nello sviluppo del trasporto multimodale, non tutti gli investimenti dei porti rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 93 del TFUE, che comprende soltanto gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti. Inoltre, l'esenzione dall'IS non costituisce un aiuto all'investimento ma un aiuto al funzionamento che non riguarda gli investimenti. La misura favorisce le imprese che realizzano gli utili maggiori e che hanno quindi una capacità superiore di accumulare utili e di conseguenza di finanziare gli investimenti. Come già indicato, la misura non riguarda nemmeno il rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio. Inoltre, il vantaggio associato ad un'esenzione pura e semplice dal pagamento di un'imposta non si limita all'importo necessario per assicurare il coordinamento del trasporto, né il rimborso di determinate servitù inerenti alla nozione di pubblico servizi, e non garantisce quindi il rispetto del principio di proporzionalità. La misura non comporta nemmeno un effetto incentivante chiaramente identificato, in particolare perché l'esenzione avvantaggia maggiormente i porti più redditizi, che dispongono di maggiori risorse e che hanno quindi meno bisogno di incentivi. Di conseguenza, l'articolo 93 del TFUE non risulta applicabile.
- (98) In terzo luogo, l'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), del trattato stabilisce che possono dichiarati compatibili con il mercato interno anche gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo. Al riguardo, i rappresentanti dei gestori dei porti interni francesi ritengono che, in generale, l'esenzione dall'IS possa rientrare nel campo di applicazione di tale articolo. Per le stesse ragioni di cui sopra, tuttavia, tale argomentazione non può essere accolta. La misura in questione non riguarda la realizzazione di un importante progetto di interesse europeo e non è proporzionata ai costi di un tale progetto. Si tratta piuttosto di un vantaggio concesso ai porti per la semplice ragione che essi realizzano degli utili, mentre il fatto che essi contribuiscano a un importante progetto di comune interesse europeo è irrilevante a tale riguardo.
- (99) In quarto luogo, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE, possono considerarsi compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati a promuovere «lo sviluppo economico [...] delle regioni di cui all'articolo 349 del TFUE, tenuto conto della loro situazione strutturale, economica e sociale». Tale disposizione è invocata, per quanto riguarda i porti situati nei territori d'oltremare, dalle autorità francesi e da numerose parti interessate d'oltremare. Tuttavia, la misura in questione non riguarda le regioni in questione.

⁽⁶⁹⁾ Cfr. comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale — 2012/C 8/02 (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4). Cfr. inoltre la decisione 2012/21/UE della Commissione del 20 dicembre 2011 riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

⁽⁷⁰⁾ Cfr. le conclusioni dell'avvocato generale Kokott nella causa C-74/16, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania/Ayuntamiento de Getafe, ECLI:EU:C:2017:135, punto 75.

⁽⁷¹⁾ L'articolo L. 5312-2 del codice dei trasporti, che cita una lista di compiti di cui sono incaricati i porti, riguarda soltanto i grandi porti marittimi e non definisce né i parametri di calcolo della compensazione né le misure di salvaguardia per evitare l'eventualità di una compensazione eccessiva.

- (100) Anche se del vantaggio che la misura comporta beneficiassero soltanto i porti situati nelle regioni di cui all'articolo 349 del TFUE, la misura non si prefigge lo sviluppo economico di tali regioni né prevede forme di compensazione della loro situazione strutturalmente sfavorevole, limitandosi a concedere un vantaggio settoriale a un particolare tipo di imprese del settore dei trasporti, a prescindere dalle attività svolte da tali imprese. La Francia non dimostra che la misura avrebbe un effetto sul costo delle merci importate e a questo riguardo si può osservare che alcuni porti d'oltremare generano utili e versano i dividendi allo Stato ⁽⁷²⁾ e disporrebbero quindi *a priori* di margini per ridurre l'importo delle tasse portuali se queste fossero considerate un ostacolo allo sviluppo economico delle regioni interessate; pertanto, l'esenzione dall'IS può avere un impatto su diversi flussi finanziari (in particolare, sui dividendi), non necessariamente sul costo delle merci importate. La Francia non sostiene a tale proposito che i porti si trovino in una situazione particolarmente sfavorevole rispetto ad altre imprese situate nelle regioni di cui all'articolo 349. La natura stessa della misura e il suo funzionamento (vantaggio riservato a determinate imprese, a prescindere dalla loro attività, proporzionale agli utili realizzati piuttosto che alle esigenze e non limitato a un obiettivo ben definito la cui realizzazione comporterebbe un incentivo finanziario) ne sottolineano l'antitetività rispetto ai regimi fiscali di aiuto al funzionamento segnalati dalle parti interessate e approvati dalla Commissione. Le misure di aiuti fiscali agli investimenti o l'IVA ad aliquota zero rappresentano in effetti misure generali, il cui ambito di applicazione comprende senza discriminazione le imprese situate nelle regioni di cui all'articolo 349 del TFUE.
- (101) Inoltre, contrariamente a quanto afferma il GPM di Guadalupa, il regolamento generale di esenzione per categoria modificato ⁽⁷³⁾, il cui campo di applicazione comprende, in una certa misura, gli aiuti al funzionamento ai trasporti oltremare, non è applicabile alla misura in questione. Infatti, l'articolo 15, paragrafo 4, del regolamento si applica soltanto alle misure il cui importo è limitato rispetto a determinati indicatori (valore aggiunto lordo, costo del lavoro, fatturato), il che non si verifica invece nel caso di un'esenzione dall'IS.
- (102) Pertanto, la misura in oggetto non può essere dichiarata compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE.
- (103) In quinto luogo e sebbene l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE non sia stato invocato né dalla Francia né dalle parti interessate, la Commissione esamina se la misura in questione non sia tale da «agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche» senza alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Per le ragioni già esposte in precedenza (assenza di proporzionalità, assenza di effetto incentivante e assenza di obiettivi di interesse generale), la Commissione ritiene comunque che l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE non sia applicabile.
- (104) Infine, sebbene alcune parti interessate ritengano che la soppressione della misura avrà un impatto sulla capacità di investimento dei porti, la Commissione sottolinea che la misura in questione non riguarda gli investimenti ⁽⁷⁴⁾.

5.3. Aiuto esistente/nuovo aiuto

- (105) A norma dell'articolo 1, lettera b), punto i), del regolamento di procedura, i regimi di aiuto adottati prima dell'entrata in vigore del trattato costituiscono regimi di aiuti esistenti.
- (106) Poiché l'esenzione fiscale in questione è entrata in vigore nel 1942 e non ha subito alcuna modifica sostanziale da allora, la Commissione ritiene che questa misura costituisca un regime di aiuti esistente.

6. RICHIESTE DI SOSPENSIONE DEL PROCEDIMENTO

- (107) Conformemente ai poteri che gli articoli 107 e 108 del TFUE le riconoscono, la Commissione è tenuta a porre rapidamente fine agli aiuti di Stato ritenuti incompatibili con il mercato interno e a ripristinare condizioni di concorrenza equa.

⁽⁷²⁾ 1,196 milioni di EUR versati nel 2016 dal grande porto marittimo di Guadalupa (cfr. decisione del 18 febbraio 2016, pubblicato nella JORF n. 0048 del 26 febbraio 2016).

⁽⁷³⁾ La modifica del regolamento è stata pubblicata il 20 giugno 2017 (cfr. regolamento (UE) 2017/1084 della Commissione, del 14 giugno 2017, che modifica il regolamento (UE) n. 651/2014 per quanto riguarda gli aiuti alle infrastrutture portuali e aeroportuali, le soglie di notifica applicabili agli aiuti alla cultura e alla conservazione del patrimonio e agli aiuti alle infrastrutture sportive e alle infrastrutture ricreative multifunzionali, nonché i regimi di aiuti a finalità regionale al funzionamento nelle regioni ultraperiferiche, e modifica il regolamento (UE) n. 702/2014 per quanto riguarda il calcolo dei costi ammissibili, GU L 156 del 20.6.2017, pag. 1.)

⁽⁷⁴⁾ Per contro, altre misure relative agli investimenti e rispondenti ai criteri di compatibilità (in particolare l'esistenza di un interesse generale e la pertinenza e la proporzionalità della misura) potrebbero, a determinate condizioni, essere dichiarate compatibili con il mercato interno.

- (108) A norma dell'articolo 9, paragrafo 6, del regolamento di procedura, la Commissione deve adottare una decisione finale non appena risultano eliminati i dubbi sollevati nella decisione di avvio. In questa fase della procedura, se ritiene che a determinate imprese sia stato concesso un aiuto incompatibile, la Commissione non può in via di principio sospendere il procedimento relativo agli aiuti di Stato in questione o concedere un periodo transitorio. Inoltre, ciò equivarrebbe ad autorizzare per un periodo più lungo l'erogazione dell'aiuto incompatibile con il mercato interno, circostanza che sarebbe inoltre iniqua anche nei confronti dei concorrenti che non ricevono aiuti o che ricevono aiuti di importo inferiore. La Commissione rileva al riguardo che i porti dei Paesi Bassi, che sono assoggettati all'imposta sulle società dal 1° gennaio 2017, hanno chiesto di assoggettare in tempi rapidi i porti francesi all'imposta sulle società.
- (109) Come indicato in precedenza, l'eventuale esistenza di altri aiuti di Stato erogati a favore di altri porti in altri Stati membri non può giustificare una sospensione della procedura, nel corso della quale l'aiuto incompatibile continuerebbe ad essere erogato. Va sottolineato che «[p]iù distorsioni della concorrenza non hanno sugli scambi tra gli Stati membri l'effetto di neutralizzarsi reciprocamente, ma anzi si cumulano fra loro, il che ne aumenta le conseguenze pregiudizievoli per il mercato comune ⁽⁷⁵⁾». Inoltre, sospendere la procedura di eliminazione delle esenzioni fiscali a favore dei porti francesi avrebbe l'effetto di prorogare le attuali distorsioni esistenti tra porti dell'Europa settentrionale, in quanto i porti dei Paesi Bassi hanno abolito tali agevolazioni fiscali il 1° gennaio 2017.
- (110) Inoltre, la circostanza che la procedura avviata dalla Commissione nel caso del regime fiscale relativo ai porti dei Paesi Bassi ⁽⁷⁶⁾ sarebbe durata più a lungo della procedura relativa ai porti francesi non è *per se* pertinente ai fini di una richiesta di adozione di periodo transitorio nel caso di specie. La Commissione tratta tutti i casi con equità e ciascun caso viene valutato in base alle sue caratteristiche proprie. Pertanto, la Commissione si adopera per stabilire un termine di esecuzione delle sue decisioni tale da consentire allo Stato membro di attuare la decisione entro un termine ragionevole, tenuto conto delle circostanze, e non per consentire alle imprese interessate di beneficiare più a lungo di aiuti dichiarati incompatibili.
- (111) Infine, la Francia non precisa in che modo la revisione del RGEC e la proposta di regolamento sui servizi portuali potrebbero implicare la sospensione del procedimento. In ogni caso, la versione modificata del RGEC - che non riguarda misure di esenzione pura e semplice dall'IS - è stata adottata il 17 maggio 2017. Per quanto concerne poi il regolamento sui servizi portuali adottato il 15 febbraio 2017 ⁽⁷⁷⁾, esso non è idoneo ad incidere, né in virtù del suo oggetto né in virtù dei suoi effetti, sull'azione della Commissione ai sensi degli articoli 107 e 108 del TFUE.
- (112) Di conseguenza, non esistono motivi per sospendere la procedura.

7. RICHIESTE DEI PORTI DEI PAESI BASSI

- (113) Per quanto attiene alla richiesta dei porti dei Paesi Bassi di rimandare il proprio assoggettamento all'imposta sulle società, la Commissione ricorda che il presente procedimento non riguarda i porti dei Paesi Bassi ma i porti [francesi] (***) Nella sua decisione finale relativa al caso SA.25338 riguardante i porti dei Paesi Bassi ⁽⁷⁸⁾, la Commissione ha del resto respinto la richiesta di rimandare l'assoggettamento dei porti dei Paesi Bassi all'imposta sulle società per le stesse motivazioni di principio contenute nella presente decisione. L'assoggettamento dei porti dei Paesi Bassi all'imposta sulle società deriva del resto dal diritto nazionale dei Paesi Bassi e la Commissione non è in alcun caso in grado, ai sensi dell'articolo 107 del TFUE, di imporre ad uno Stato membro di modificare la legislazione per accordare un aiuto di Stato a determinati operatori.

8. CONCLUSIONE

- (114) L'esenzione dall'imposta sulle società di cui beneficiano le entità citate nelle decisioni ministeriali dell'11 agosto 1942 e del 27 aprile 1943 autonomi (i porti autonomi, alcuni dei quali sono diventati grandi porti marittimi, le camere di commercio marittime, le camere di commercio e dell'industria che gestiscono impianti portuali, i comuni concessionari di attrezzature pubbliche di proprietà dello Stato situate nei porti marittimi nonché le imprese che possono subentrare nella gestione di tali attrezzature) costituisce un regime di aiuti di Stato esistenti incompatibile con il mercato interno.

⁽⁷⁵⁾ Sentenza della Corte, del 22 marzo 1977, nella causa 78/76, Steinike & Weinlig/Repubblica federale di Germania, ECLI:EU:C:1977:52, punto 24.

⁽⁷⁶⁾ Cfr. decisione finale nel caso di aiuti di Stato SA.25338 (GUL 113 del 27.4.2016, pag. 148).

⁽⁷⁷⁾ regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (GUL 57 del 3.3.2017, pag. 1).

⁽⁷⁸⁾ Decisione della Commissione, del 21 gennaio 2016, relativa all'aiuto SA.25338 (2014/C, ex E 3/2008 ex CP 115/2004) - Paesi Bassi - Corporate tax exemption for public undertakings (GUL 113 del 27.4.2016, pag. 148).

(115) È pertanto opportuno che le autorità francesi sopprimano l'esenzione dall'imposta sulle società in oggetto e assoggettino all'imposta sulle società le entità in questione. È opportuno che tale misura venga adottata prima della fine dell'anno civile in corso alla data della presente decisione e che essa si applichi ai redditi generati da attività economiche al più tardi a partire dall'inizio dell'esercizio fiscale successivo a quello dell'adozione.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'esenzione dall'imposta sulle società di cui beneficiano i porti autonomi (alcuni dei quali sono diventati grandi porti marittimi), le camere di commercio marittime, le camere di commercio e dell'industria che gestiscono impianti portuali, i comuni concessionari di attrezzature pubbliche di proprietà dello Stato situate nei porti marittimi nonché le imprese che possono subentrare nella gestione di tali attrezzature costituisce un aiuto di Stato.

Articolo 2

1. La Francia è tenuta a sopprimere l'esenzione dall'imposta sulle società di cui all'articolo 1 e ad assoggettare all'imposta sulle società le entità alle quali si applica l'esenzione.
2. Il provvedimento con il quale la Francia adempie i propri obblighi derivanti dal paragrafo 1 deve essere adottato prima della fine dell'anno civile in corso alla data di notifica della presente decisione. Tale provvedimento deve applicarsi ai redditi generati dalle attività economiche generati al più tardi a partire dall'inizio dell'esercizio fiscale successivo all'adozione.

Articolo 3

La Francia informa la Commissione, entro il termine di due mesi a decorrere dalla data della notifica della presente decisione, circa i provvedimenti che intende adottare per conformarvisi.

Articolo 4

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 27 luglio 2017

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione