

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*[notificata con il numero C(2011) 4391]***(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2011/519/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

per gli enti locali che gestiscono porti marittimi di esentare le imprese di manutenzione dalla tassa professionale per una durata limitata a sei anni.

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni ⁽²⁾ ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, primo comma, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE») ⁽³⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

(3) Con lettera dell'11 dicembre 2008 la Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire informazioni complementari, non solo sul dispositivo fiscale notificato, ma anche sul procedimento di cessione, da parte dei grandi porti marittimi, delle attrezzature, apparecchiature e impianti specifici della manutenzione portuale. Su richiesta delle autorità francesi, il termine per la risposta è stato prorogato fino al 9 febbraio 2009.

(4) Il 28 gennaio 2009 si è svolta una riunione tra le autorità francesi e i servizi della Commissione. Con lettera del 10 febbraio 2009 le autorità francesi hanno inviato alla Commissione informazioni supplementari.

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 4 dicembre 2008 le autorità francesi hanno notificato, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), un regime di aiuti consistente in misure fiscali di accompagnamento della riforma portuale, prevista dalla legge n. 2008-660 del 4 luglio 2008 ⁽⁴⁾. Tale notifica è stata protocollata con il numero N 614/08.

(2) Il dispositivo fiscale notificato era finalizzato ad accompagnare il trasferimento delle attrezzature di manutenzione portuale a operatori privati previsto dalla riforma. Il dispositivo prevedeva due misure: da una parte, una riduzione decrescente, della durata limitata di 5 anni, del valore locativo utilizzato come base per il calcolo delle imposte locali degli operatori privati che rilevano attrezzature di manutenzione portuale e, dall'altra, la possibilità

(5) Con lettera del 9 aprile 2009 (D/2165) la Commissione ha notificato alle autorità francesi la decisione dell'8 aprile 2009 di avviare il procedimento di indagine formale a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE. La decisione, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁵⁾, riguarda, da una parte, il dispositivo fiscale notificato e, dall'altra, il procedimento di cessione delle attrezzature, apparecchiature e impianti specifici della manutenzione portuale. Alla fine della decisione la Commissione invitava la Francia e le parti interessate a presentare le loro osservazioni entro un termine stabilito.

(6) In data 11 maggio 2009 (A/18191), la Commissione ha ricevuto le osservazioni delle autorità francesi. Ha inoltre ricevuto, entro i termini stabiliti, le osservazioni di una parte interessata: l'organizzazione dei porti marittimi europei (in appresso: ESPO). Tali osservazioni sono state trasmesse alle autorità francesi con lettera del 16 luglio 2009 (D/60307) che hanno comunicato le loro osservazioni in merito con lettera del 27 agosto 2009 (A/28446).

⁽¹⁾ GU L 1 del 3.1.1994, pag. 3.

⁽²⁾ GU C 122 del 30.5.2009, pag. 16.

⁽³⁾ A decorrere dal 1° dicembre 2009, gli articoli 87 e 88 del trattato CE sono diventati, rispettivamente, gli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), ma non sono cambiati nella sostanza. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 107 e 108 del TFUE si intendono fatti, ove opportuno, agli articoli 87 e 88 del trattato CE.

⁽⁴⁾ JORF n. 0156 del 5.7.2008.

⁽⁵⁾ GU C 122 del 30 maggio 2009, pag. 16.

- (7) Il 30 novembre 2009 si è svolta una riunione tra le autorità francesi e i servizi della Commissione. Con lettere, rispettivamente, del 25 gennaio 2010 (A/3263) e del 24 marzo 2010 (A/5136), le autorità hanno trasmesso alla Commissione informazioni supplementari.
- (8) Con lettera del 9 giugno 2011 (D/7519) la Commissione ha chiesto alle autorità francesi, nell'ambito della riforma della tassa professionale avvenuta in Francia, di fornire ulteriori informazioni. Con tale lettera, la Commissione desiderava ottenere chiarimenti sulle ripercussioni della tassa professionale sul dispositivo notificato nonché sulla procedura.
- (9) Con lettera del 2 luglio 2010, le autorità francesi hanno chiesto una proroga del termine fissato per rispondere. La loro risposta è pervenuta alla Commissione in data 4 agosto 2010 (A/11533).
- (10) Nella lettera le autorità francesi comunicavano che ritiravano la notifica per quanto riguardava la parte fiscale relativa alla possibilità, per gli enti locali che gestiscono porti marittimi, di esentare le imprese di manutenzione dalla tassa professionale per una durata limitata a sei anni. La misura prevedeva infatti la possibilità di non tener conto, a determinate condizioni e per il periodo 2010-2015, del valore locativo delle attrezzature, apparecchiature e impianti specifici della manutenzione portuale nel calcolo della tassa professionale. Ora tale possibilità, che non ha più motivo di esistere dal momento che la tassa professionale è stata abolita, è stata abrogata dalla legge finanziaria per il 2010.
- (11) Per quanto riguarda la parte fiscale concernente la riduzione decrescente e limitata nel tempo del valore locativo sulla cui base vengono stabilite le imposte locali per gli operatori privati che rilevano le attrezzature, le apparecchiature e gli impianti dei grandi porti marittimi, nella lettera del 2 luglio le autorità francesi hanno fatto sapere che tale riduzione si applicava anche al contributo fondiario che le imprese sono tenute a versare nell'ambito del contributo economico territoriale ⁽⁶⁾ e che sostituisce la tassa professionale. Le autorità francesi hanno informato la Commissione sull'identità delle quattro imprese beneficiarie ⁽⁷⁾ di questa misura e sull'importo del vantaggio fiscale derivante a ciascuna di esse.
- (12) I dati aggiornati per i benefici fiscali ricevuti indicano, per tre delle imprese in questione, un'esenzione fiscale inferiore alla soglia di duecentomila euro per il periodo di tre esercizi di bilancio, stabilita dal regolamento della Commissione (CE) n. 1998/2006, del 15 dicembre 2006, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti d'importanza minore («de minimis») ⁽⁸⁾. Non è così per la quarta impresa in questione.
- (13) In tale contesto e a seguito di diversi contatti con la Commissione, le autorità francesi hanno deciso di limitare il beneficio fiscale concesso alle imprese in applicazione della misura di cui al punto 11 al massimale definito dal regolamento (CE) n. 1998/2006 e alle condizioni da esso stabilite.
- (14) Pertanto, con lettera del 20 gennaio 2011, le autorità francesi hanno informato la Commissione di aver adottato, in data 29 dicembre 2010, l'articolo 36 della legge finanziaria rettificativa per il 2010 n. 2010-1658 ⁽⁹⁾, il quale subordina il beneficio della riduzione fiscale decrescente previsto nell'ambito della riforma portuale al rispetto del regolamento (CE) n. 1998/2006. Le autorità francesi hanno anche informato la Commissione di aver ritirato la notifica relativa a quest'ultima parte fiscale della riforma portuale.
- (15) La Commissione prende atto del ritiro da parte delle autorità francesi della notifica relativa all'insieme del dispositivo fiscale notificato. La presente decisione riguarda soltanto la procedura di cessione delle attrezzature, apparecchiature e impianti specifici della manutenzione portuale che sono oggetto della decisione della Commissione dell'8 aprile 2009. La presente decisione non concerne le condizioni di esercizio delle attrezzature, apparecchiature e impianti specifici della manutenzione portuale prima o dopo la loro cessione.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA OGGETTO DI INDAGINE

2.1. Il contesto

- (16) La misura in questione rientra nell'ambito della riforma portuale che è oggetto della legge relativa alla riforma portuale ⁽¹⁰⁾. L'obiettivo della riforma è di migliorare il rendimento e la competitività dei porti marittimi francesi (Dunkerque, Le Havre, Nantes Saint Nazaire, Le Rochelle, Bordeaux e Marsiglia).

⁽⁸⁾ GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5.

⁽⁹⁾ Tale disposizione, che modifica l'articolo 1518 A bis del codice generale delle imposte relativo all'imposizione delle imposte locali, è entrata in vigore il 1° gennaio 2011 e si applica quindi sin dal primo anno di esenzione. All'articolo 1518 A bis di cui sopra si è aggiunto il seguente comma: «Il beneficio della riduzione è subordinato al rispetto del regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti d'importanza minore («de minimis»).»

⁽¹⁰⁾ Legge n. 2008-660 del 4 luglio 2008 relativa alla riforma portuale (si veda la nota 4).

⁽⁶⁾ Conformemente alla legge finanziaria n. 2009-1673 del 30 dicembre 2009 per il 2010 (JORF n. 0303 del 31.12.2009), è istituito un contributo economico territoriale composto di una quota fondiaria delle imprese e di una quota sul valore aggiunto delle imprese.

⁽⁷⁾ La société d'Équipement du Terminal de Normandie (SETN), la Générale de Manutention Portuaire (GMP), la Compagnie Nouvelle de Manutention portuaire (CNMP) e la STMC6.

(17) In tale contesto, la legge relativa alla riforma portuale mira a:

— ridefinire le funzioni dei porti autonomi che diventano in Francia metropolitana «grandi porti marittimi» ⁽¹¹⁾;

— ammodernare la gestione dei grandi porti marittimi;

— organizzare il coordinamento tra porti sullo stesso versante o situati sullo stesso asse fluviale;

— semplificare e razionalizzare la manutenzione portuale secondo il modello dei principali porti europei mediante l'introduzione di operatori integrati di terminal responsabili per tutte le operazioni di manutenzione.

(18) Le funzioni dei grandi porti marittimi saranno incentrate su attività connesse alla sovranità dello Stato (sicurezza e polizia portuale) e sui compiti connessi alla pianificazione dei porti. Tuttavia, gli operatori integrati di terminal saranno responsabili per tutte le operazioni di manutenzione al fine di migliorare l'efficacia delle attività.

(19) Le autorità francesi hanno precisato che il trasferimento delle attività di manutenzione portuale ancora esercitate dai grandi porti marittimi a operatori privati mediante una procedura di cessione delle attrezzature nei grandi porti marittimi rientrava in tale contesto di semplificazione e razionalizzazione della manutenzione portuale. Esse hanno inoltre sottolineato che la riforma avvicina il sistema francese al modello europeo in cui le funzioni rispettive dell'autorità portuale e dell'operatore portuale sono chiaramente distinte e in cui quest'ultimo è per lo più un'impresa privata.

2.2. La procedura della cessione delle attrezzature

(20) I grandi porti marittimi cessano di gestire le attrezzature e gli impianti specifici di manutenzione portuale (in

appresso: «le attrezzature portuali») e le cedono ad imprese private mediante la procedura di vendita di cui all'articolo 9 della legge relativa alla riforma portuale.

(21) Secondo tale disposizione ⁽¹²⁾, la procedura di vendita delle attrezzature di manutenzione e di cessione dei diritti di proprietà ad esse relativi si articola in diverse fasi:

— in un primo tempo, i grandi porti marittimi negoziano le modalità del trasferimento delle attrezzature di manutenzione con gli operatori che si servono regolarmente dei servizi portuali o che hanno effettuato investimenti significativi sul terminal;

— se non ci sono operatori oppure se i negoziati non portano a risultati entro tre mesi, i grandi porti marittimi pubblicano un invito a presentare proposte nell'ambito di una procedura trasparente e non discriminatoria;

— se l'invito a presentare proposte è infruttuoso e quando il progetto strategico del grande porto marittimo lo prevede, il porto può istituire una controllata cui affidare l'attività in questione. Al termine di un periodo di cinque anni, viene promosso un nuovo invito a presentare proposte. Al termine della procedura devono essere conclusi contratti di terminal con gli operatori selezionati.

⁽¹²⁾ «I – La procedura di vendita delle attrezzature di cui all'articolo 7 e di cessione dei diritti privati ad esse relativi è la seguente: 1° Se uno o più operatori hanno già effettuato un investimento sul terminal o, in qualità di utilizzatori regolari delle attrezzature, hanno gestito un traffico significativo su tale terminal, le trattative per il trasferimento vengono realizzate, su loro richiesta, con loro; 2° In caso di assenza degli operatori di cui al punto 1° oppure se le trattative non hanno portato ad alcun risultato entro tre mesi dall'adozione del progetto strategico o del decreto di cui all'articolo 8, i grandi porti marittimi lanciano un invito a presentare proposte. Successivamente, procedono alle trattative con i candidati che sono selezionati nell'ambito di una procedura trasparente e non discriminatoria. Al termine delle trattative, i grandi porti marittimi scelgono l'operatore con cui concludere un contratto di terminal. Tale contratto, equivalente a un'autorizzazione per l'utilizzazione del demanio pubblico, può prevedere obiettivi di trasporto; 3° Se l'invito a presentare proposte di cui al 2° punto è infruttuoso e quando il progetto strategico lo prevede, i grandi porti marittimi affidano le attività a una controllata per un periodo non superiore a cinque anni. Al termine di tale periodo, i porti devono procedere ad un nuovo invito a presentare proposte. Nel caso in cui quest'ultimo non desse risultati, l'attività continua ad essere esercitata dalla controllata, se il progetto strategico lo prevede. Il processo sopra descritto viene ripetuto tutte le volte che lo si ritiene necessario entro un termine non superiore a cinque anni, finché l'invito a presentare proposte non dà risultati.»

⁽¹¹⁾ In seguito a questa riforma, i porti marittimi saranno classificati in due categorie: i grandi porti marittimi, eredi dei grandi porti autonomi, e gli altri porti commerciali detti «decentrati» dipendenti dagli enti locali.

(22) Conformemente all'articolo 9 della legge relativa alla riforma portuale, una commissione nazionale indipendente, vale a dire la commissione nazionale per la valutazione delle cessioni di attrezzature portuali (in appresso: «CNECOP»), è responsabile del buon funzionamento e della trasparenza di tale procedura⁽¹³⁾. Il suo ruolo consiste nell'emettere pareri sulla valutazione dei beni prima della loro cessione. Nello svolgimento di tale funzione, la commissione deve tener conto dell'equilibrio economico e delle prospettive di sviluppo dell'attività. Ai fini di tale valutazione, la CNECOP può anche interpellare un esperto per stimare il valore dei beni.

(23) I pareri della CNECOP sono formulati sulla base dei progetti di atto di cessione che devono essere obbligatoriamente contenuti nel fascicolo trasmesso dai presidenti del consiglio di amministrazione dei grandi porti marittimi in applicazione dell'articolo 9 della legge relativa alla riforma portuale. Tali progetti comprendono la descrizione delle attrezzature da cedere, il loro prezzo di vendita e le condizioni del loro finanziamento.

(24) Nessun atto definitivo di cessione può essere firmato senza il parere preventivo della CNECOP. Si tratta di un semplice parere (non vincolante), pubblicato a livello nazionale e locale.

(25) La CNECOP annovera tra i suoi membri un magistrato della Corte dei conti, un rappresentante degli enti locali e un esperto scelto per le sue competenze nel settore portuale. Le funzioni di membro della CNECOP sono incompatibili con altri incarichi di responsabilità nella direzione o sorveglianza dei grandi porti marittimi o di imprese di manutenzione che acquistano attrezzature pubbliche, per tutta la durata del mandato e per i cinque anni ad esso successivi.

3. RAGIONI DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

(26) Nella decisione dell'8 aprile 2009 la Commissione ha ritenuto di non poter escludere che la cessione delle attrezzature di manutenzione nell'ambito di una trattativa privata contenesse elementi di aiuto di Stato. La Commissione ha osservato, a questo proposito, che il parere della CNECOP non è vincolante. Pertanto, la Commissione ha espresso i propri dubbi sul fatto che le attrezzature sarebbero vendute a prezzo di mercato. La Commissione ha anche messo in discussione l'indipendenza dei membri della CNECOP.

(27) Per quanto riguarda l'esame della compatibilità con il mercato interno della procedura di cessione delle attrezzature pubbliche, la Commissione ha ritenuto che nessuna delle deroghe previste dall'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE si applicava al caso in esame.

(28) La Commissione ha deciso pertanto di avviare il procedimento di indagine formale per dissipare i dubbi in merito alla qualificazione di aiuto di Stato della procedura di cessione delle attrezzature di manutenzione e in merito alla sua compatibilità con il mercato interno.

4. OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ FRANCESI

(29) Per quanto riguarda la natura del parere emesso dalla CNECOP, le autorità francesi ricordano che quest'ultima è costituita da quattro membri indipendenti, che il presidente è designato tra i magistrati della Corte dei conti dal presidente di quest'ultima e che la commissione emette un parere sui fascicoli di cessione delle attrezzature pubbliche che le vengono trasmessi dai presidenti del consiglio di amministrazione dei grandi porti marittimi. Tali fascicoli devono prevedere una descrizione della trattativa privata seguita, un elenco dei beni ceduti, il progetto di atto di cessione con indicazione del prezzo di vendita previsto e delle condizioni previste per la gestione del terminal.

(30) Esse fanno anche presente che la CNECOP ha proprio la funzione di garantire, conformemente all'articolo L. 3211-18 del codice generale sulla proprietà delle persone giuridiche di diritto pubblico, che le attrezzature pubbliche non vengano cedute «né a titolo gratuito, né a un prezzo inferiore al loro valore di mercato» e che rispettino quindi il requisito relativo alla cessione dei beni pubblici a prezzi di mercato.

(31) Esse aggiungono, inoltre, che tale commissione emette un parere semplice che sarà reso pubblico al fine di evitare che avvengano cessioni a un prezzo inferiore a quello di mercato e, a tal fine, si impegnano a far sì che il parere venga pubblicato sul bollettino ufficiale del ministero dell'Ecologia, dell'Energia, dello Sviluppo sostenibile e della gestione del territorio sul sito del ministero nonché, a livello locale, affisso in tutti i grandi porti marittimi. Le autorità francesi si impegnano ad inviare a ciascun presidente del consiglio di amministrazione di un grande porto marittimo (il cui direttore è responsabile per la protezione degli interessi del porto) una lettera con l'indicazione delle modalità di funzionamento della CNECOP e delle regole sulla cessione dei beni pubblici a cui essi devono obbligatoriamente conformarsi.

(32) In tale contesto, le autorità francesi aggiungono che, conformemente all'articolo L. 313-6 del codice delle giurisdizioni finanziarie, i presidenti del consiglio di amministrazione - qualora procurino o tentino di procurare ad altri un indebito vantaggio, pecuniario o in natura, che arrechi pregiudizio al Tesoro, agli enti locali o all'organismo interessato - sono passibili di un'ammenda il cui importo può elevarsi fino al doppio dell'importo della retribuzione o dello stipendio lordo annuo da loro percepito alla data dell'infrazione.

⁽¹³⁾ Le modalità di funzionamento della CNECOP sono stabilite dagli articoli 6 e 7 del decreto n. 2008-1032 del 9 ottobre 2008 recante attuazione della legge relativa alla riforma portuale e recante applicazione di diverse disposizioni in materia portuale.

- (33) Le autorità francesi si impegnano, inoltre, a notificare alla Commissione europea, prima della firma dell'atto di cessione, tutte le decisioni di un presidente del consiglio di amministrazione di un grande porto marittimo che derogano al parere della CNECOP.
- (34) Per quanto riguarda la competenza e l'indipendenza dei membri della CNECOP, le autorità francesi trasmettono alla Commissione i curriculum vitae dei quattro membri della CNECOP, tra cui quello del presidente, illustrando le qualifiche di ciascuno dei membri per quanto riguarda le competenze della CNECOP. Secondo le autorità francesi, i membri sono stati scelti per la loro conoscenza del processo di trasferimento e privatizzazione o per la loro esperienza nel settore portuale, come risulta dai loro curriculum.
- (35) Le autorità francesi fanno presente, a questo proposito, che l'indipendenza dei magistrati della Corte dei conti rispetto al potere legislativo e al potere esecutivo è sancita dalla Costituzione del 4 ottobre 1958 e confermata dalla decisione del Consiglio costituzionale 2001-448 DC del 25 luglio 2001 e che l'indipendenza dei parlamentari rispetto al potere esecutivo è garantita dall'articolo 16 della Dichiarazione dei diritti dell'uomo e del cittadino del 26 agosto 1789 che stabilisce il principio della separazione dei poteri e figura nel preambolo della Costituzione del 4 ottobre 1958.
- (36) Dal canto loro, le autorità francesi ricordano che, conformemente all'articolo 6 del decreto n. 2008-1032 del 9 ottobre 2008 recante attuazione della legge n. 2008-660 ⁽¹⁴⁾, sono previste norme in materia di incompatibilità, per tutta la durata del mandato e per i cinque anni ad esso successivi, per garantire ulteriormente l'indipendenza dei membri della CNECOP rispetto a:
- qualsiasi mandato di membro del consiglio di amministrazione, della direzione o del consiglio di vigilanza di una società di manutenzione portuale che abbia acquistato attrezzature portuali pubbliche nonché l'esercizio di attività retribuite per conto di tale impresa;
 - qualsiasi mandato di membro del consiglio di vigilanza o della direzione di un grande porto marittimo.
- (37) Infine, ricordano che le competenze della CNECOP possono essere potenziate dal momento che l'articolo 7 del decreto n. 2008-1032 del 9 ottobre 2008 prevede la possibilità di ricorrere a un esperto al fine di stimare con maggiore precisione il valore dei beni prima della loro cessione alle imprese di manutenzione.

- (38) Alla luce di quanto precede, le autorità francesi ritengono che le procedure di cessione previste dalla legge relativa alla riforma portuale offrano tutte le garanzie sufficienti a garantire che la cessione delle attrezzature di manutenzione portuale e dei diritti di proprietà ad esse relativi avverrà a prezzo di mercato e quindi non conterrà alcun elemento di aiuto di Stato.

5. OSSERVAZIONI DELLA PARTE INTERESSATA E OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ FRANCESI SULLE OSSERVAZIONI DELLA PARTE INTERESSATA

- (39) L'ESPO fa presente, a sostegno della posizione delle autorità francesi, che la riforma in questione contribuisce, instaurando il cosiddetto «landlord model», a migliorare la competitività dei porti francesi e il rendimento globale dei porti europei. Il trasferimento delle attività di manutenzione portuale dai grandi porti marittimi a operatori privati modernizzerà l'amministrazione dei grandi porti marittimi francesi adeguandoli al modello più diffuso nell'Unione europea e nel mondo.
- (40) Considerata la complessità di tale riforma e le sue implicazioni sociali e finanziarie, l'ESPO segnala che un sostegno da parte dello Stato membro in cui ha luogo una riforma portuale di tali dimensioni è spesso l'unico modo per rendere quest'ultima accettabile per tutte le parti in causa.
- (41) Pur non desiderando valutare nel dettaglio se le misure in questione costituiscano o meno un aiuto di Stato, l'ESPO osserva che le condizioni per la valutazione delle attrezzature sono di natura tale da garantire che la loro cessione avvenga a prezzo di mercato.
- (42) Le autorità francesi prendono atto delle osservazioni dell'ESPO.

6. VALUTAZIONE DELLA MISURA

- (43) A seguito del procedimento formale di indagine avviato sulla base dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE e tenuto conto degli argomenti presentati in questo ambito dalle autorità francesi e dalla parte interessata, la Commissione ritiene che la misura in questione non si configuri come un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (44) Secondo l'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, sono «incompatibili con il mercato comune, 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».

⁽¹⁴⁾ JORF n. 0237 del 10.10.2008.

- (45) Affinché una misura nazionale possa definirsi aiuto di Stato occorre che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative, e precisamente: la misura in questione deve conferire un vantaggio mediante risorse statali, 2) il vantaggio deve essere selettivo e 3) la misura deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri ⁽¹⁵⁾.
- (46) Nel presente contesto è opportuno anzitutto rilevare, al fine di escludere qualsiasi vantaggio, che i beni pubblici in questione, cioè le attrezzature di manutenzione portuale, devono essere venduti a prezzo di mercato.
- (47) A questo proposito, la Commissione osserva che la vendita delle attrezzature di manutenzione non si effettua nell'ambito di una procedura di offerta aperta, trasparente, non discriminatoria e incondizionata dal momento che, solo nel caso in cui non vadano in porto le trattative private con gli operatori già presenti o se non vi sono operatori presenti, viene attivata tale procedura (si veda il punto 21).
- (48) La Commissione constata tuttavia che, in caso di vendita a trattativa privata, la procedura proposta prevede l'istituzione di una commissione nazionale per la valutazione dei beni ceduti, la CNECOP. La Commissione ricorda che la CNECOP deve emettere, prima della cessione, un parere pubblico sul valore dei beni oggetto della vendita.
- (49) Nella decisione di avvio del procedimento formale di indagine dell'8 aprile 2009, la Commissione ha fatto presente che, poiché il parere espresso dalla CNECOP non è vincolante, non si poteva escludere che i beni fossero venduti a un prezzo inferiore a quello di mercato.
- (50) Preso atto dei dubbi espressi dalla Commissione, le autorità francesi hanno informato quest'ultima, con lettere del 20 gennaio 2010 e del 24 marzo 2010, della corrispondenza inviata dal direttore dei servizi di trasporto a tutti i presidenti del consiglio di amministrazione dei grandi porti marittimi, in data 16 marzo 2009 e 18 gennaio 2010, al fine di chiarire il quadro delle trattative per la cessione delle attrezzature di manutenzione portuale e di precisare le condizioni da rispettare ai fini della cessione.
- (51) Da un lato, le lettere informano i presidenti del consiglio di amministrazione dei grandi porti marittimi che la CNECOP chiederà sistematicamente ai grandi porti marittimi di far effettuare una perizia per la valutazione dei beni da cedere. In tale contesto, si richiede che si proceda, prima di ricorrere alla CNECOP, a una valutazione tecnica indipendente del valore di mercato delle attrezzature portuali, realizzata da uno studio di esperti indipendenti, che figurerà nel fascicolo presentato alla CNECOP.
- (52) Dall'altro, i presidenti del consiglio di amministrazione dei grandi porti marittimi vengono informati del fatto che, anche se la legge non attribuisce ai pareri della CNECOP carattere di conformità, essi non possono essere elusi; non può essere firmato nessun atto di cessione che deroghi ad un parere emesso dalla CNECOP. Quindi, nell'ipotesi di un parere negativo della CNECOP, è opportuno «riprendere le trattative, se la data in cui ricorrere alla CNECOP [...] ne lasci il tempo, e presentare, se del caso, un nuovo fascicolo» oppure «constatare che le trattative sono fallite e avviare un invito a presentare proposte».
- (53) Viene inoltre ricordato che i commissari governativi dei grandi porti marittimi devono opporsi sistematicamente a tutte le deliberazioni del Consiglio di vigilanza del porto che non tengano conto del parere della CNECOP mentre, ai presidenti del consiglio di amministrazione dei grandi porti marittimi, vengono fatte presenti le sanzioni previste nel caso in cui procurino a terzi un indebito vantaggio nell'esercizio delle proprie funzioni.
- (54) La Commissione ritiene che le prescrizioni imposte ai presidenti del consiglio di amministrazione dei grandi porti marittimi per quanto riguarda la necessità di far effettuare una valutazione indipendente delle attrezzature di manutenzione da cedere e il carattere vincolante del parere della CNECOP siano tali da garantire che le attrezzature in questione non vengano vendute ad un prezzo inferiore a quello di mercato.
- (55) La Commissione riscontra che ciò è rafforzato dal fatto che il parere della CNECOP deve essere pubblicato sia a livello nazionale, dalle autorità nazionali, che a quello locale, ad opera dei porti interessati. Tali pubblicazioni sono, se del caso, tali da permettere la contestazione delle condizioni di cessione delle attrezzature di manutenzione in questione.
- (56) Per quanto riguarda l'indipendenza e le qualifiche dei membri della CNECOP ai fini della valutazione dei beni ceduti, le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione i curriculum vitae dei suoi quattro membri, tra cui quello del presidente.
- (57) A questo proposito, è opportuno constatare che uno dei suoi membri, che è membro della Corte dei conti, è stato proposto dal presidente di tale Corte come presidente della CNECOP in quanto possiede un'esperienza professionale direttamente legata agli affari marittimi. In questo contesto, le autorità francesi ricordano che l'indipendenza dei magistrati della Corte dei conti nei confronti del potere legislativo e del potere esecutivo è sancita dalla Costituzione del 4 ottobre 1958 e confermata dalla decisione del Consiglio costituzionale 2001-448 DC del 25 luglio 2001.

⁽¹⁵⁾ Si veda, per esempio, la sentenza della Corte del 10 gennaio 2006 nella causa C-222/04, *ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze*, pag. I-289, punto 129.

- (58) Il membro della CNECOP incaricato di rappresentare gli enti locali possiede, dal canto suo, competenze strettamente legate ai porti marittimi. In questo contesto le autorità francesi ricordano che l'indipendenza dei parlamentari rispetto al potere esecutivo è garantita dall'articolo 16 della Dichiarazione dei diritti dell'uomo e del cittadino del 26 agosto 1789 che stabilisce il principio della separazione dei poteri e figura nel preambolo della Costituzione del 4 ottobre 1958.
- (59) Per quanto riguarda i due membri proposti in qualità di persone qualificate, si evince chiaramente dal loro curriculum vitae che uno di loro possiede competenze nel settore portuale e l'altro nel settore del trasferimento di beni pubblici.
- (60) Le autorità francesi, inoltre, hanno fatto presente che, conformemente all'articolo 6 del decreto n. 2008-1032 del 9 ottobre 2008 ⁽¹⁶⁾, i membri della CNECOP sono tenuti a rispettare una serie di norme in materia di incompatibilità per tutta la durata del mandato e per i cinque anni ad esso successivi (si veda il punto 36).
- (61) La Commissione riconosce che tali norme in materia di incompatibilità costituiscono, nel caso in esame, una garanzia supplementare dell'indipendenza dei membri della CNECOP.
- (62) Sulla base di tali elementi e nelle circostanze specifiche di questo caso, la Commissione ritiene che l'obbligo di far effettuare da uno studio di esperti indipendenti una perizia sul valore di mercato delle attrezzature da cedere, stima sulla cui base i membri qualificati ed indipendenti della CNECOP emetteranno un parere vincolante, permetta di garantire, in linea di principio, che le cessioni vengano effettuate a condizioni di mercato.
- (63) A condizione che vengano strettamente rispettate le condizioni e le circostanze di cui al titolo 6. *Valutazione della misura*, non vi sono motivi per ritenere che la cessione delle attrezzature di manutenzione portuale che avviene nel contesto di una vendita a trattativa privata possa apportare un vantaggio economico agli acquirenti di tali attrezzature. Non sarebbe così, invece, nel caso di eventuali operazioni individuali che non rispettassero strettamente tali condizioni.

7. CONCLUSIONI

- (64) Alla luce delle considerazioni che precedono, la Commissione
- prende atto del ritiro della notifica riguardante le due misure di accompagnamento notificate in relazione alla parte fiscale della riforma portuale di cui al punto 2 della presente decisione;
 - ritiene che la procedura di cessione delle attrezzature, apparecchiature e impianti specifici della manutenzione portuale, descritta ai punti 16-25 della presente decisione, che è anche oggetto della decisione della Commissione dell'8 aprile 2009, non costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La misura consistente nel trasferimento delle attrezzature di manutenzione portuale a operatori privati, a cui la Francia intende dare esecuzione nell'ambito della riforma portuale prevista dalla legge n. 2008-660 del 4 luglio 2008, non costituisce un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

L'esecuzione di tale aiuto è, pertanto, autorizzata.

Articolo 2

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 giugno 2011

Per la Commissione
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

⁽¹⁶⁾ Decreto n. 2008-1032 del 9 ottobre 2008 recante attuazione della legge n. 2008-660 del 4 luglio 2008 relativa alla riforma portuale e recante attuazione di diverse disposizioni in materia portuale