

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 332



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

60° anno

14 dicembre 2017

Sommario

II Atti non legislativi

DECISIONI

- ★ **Decisione (UE) 2017/2115 della Commissione, del 27 luglio 2017, relativa al regime di aiuti SA.38393 (2016/C, ex 2015/E) cui il Belgio ha dato esecuzione — Tassazione dei porti in Belgio [notificata con il numero C(2017) 5174] ⁽¹⁾** 1
- ★ **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] ⁽¹⁾** 24

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

II

(Atti non legislativi)

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2017/2115 DELLA COMMISSIONE

del 27 luglio 2017

relativa al regime di aiuti SA.38393 (2016/C, ex 2015/E) cui il Belgio ha dato esecuzione —
Tassazione dei porti in Belgio

[notificata con il numero C(2017) 5174]

(I testi in lingua francese e neerlandese sono i soli facenti 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 ai detti articoli⁽¹⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

1.1. QUESTIONARIO SUL FUNZIONAMENTO E SULLA TASSAZIONE DEI PORTI E PROCEDURA DI COOPERAZIONE

- (1) Il 3 luglio 2013 i servizi della Commissione hanno inviato a tutti gli Stati membri un questionario sul funzionamento e sulla tassazione dei loro porti al fine di ottenere una visione d'insieme sulla materia e di chiarire la situazione dei porti riguardo alle norme dell'Unione europea sugli aiuti di Stato di cui all'articolo 107 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in appresso «TFUE»). La risposta delle autorità belghe è pervenuta con lettere del 30 settembre e del 9 ottobre 2013. Il 20 gennaio 2014 la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni sulle norme relative alla tassazione dei porti. Le autorità belghe hanno risposto con lettera del 13 marzo 2014 e il porto di Bruxelles ha trasmesso le proprie osservazioni con lettera pervenuta il 18 marzo 2014.
- (2) In applicazione dell'articolo 21 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio⁽²⁾ (di seguito il «regolamento di procedura»), il 9 luglio 2014 la Commissione ha informato il Belgio della propria valutazione preliminare secondo cui l'esenzione dall'imposta sulle società a favore di alcuni porti belgi (di seguito «i porti belgi») costituisce un aiuto di Stato incompatibile con il mercato interno e un aiuto esistente a norma dell'articolo 1, lettera b), del suddetto regolamento. Il 23 settembre 2014 si è svolta una riunione con le autorità belghe. La regione vallona e il porto di Bruxelles hanno presentato rispettivamente le proprie osservazioni con lettere del 30 settembre 2014, mentre la regione fiamminga ha trasmesso le proprie osservazioni con lettera del 1° ottobre 2014. Il 1° giugno 2015 la Commissione ha fatto sapere alle autorità belghe di aver preso atto delle motivazioni

⁽¹⁾ GU C 302 del 19.8.2016, pag. 5.

⁽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).

da queste presentate ma che rimaneva del parere che l'esenzione dall'imposta sulle società a favore di alcuni porti fosse un aiuto incompatibile con il mercato interno se e nella misura in cui questi porti svolgono attività economiche. Contro questa lettera è stato presentato un ricorso ⁽³⁾ il 3 agosto 2015, successivamente respinto come inammissibile con ordinanza del Tribunale del 9 marzo 2016 ⁽⁴⁾.

1.2. PROPOSTA DI OPPORTUNE MISURE PRESENTATA DALLA COMMISSIONE E RISPOSTA DELLE AUTORITÀ BELGHE

- (3) Con lettera del 21 gennaio 2016 la Commissione ha ribadito la propria posizione secondo cui l'esenzione dall'imposta sulle società concessa ai porti costituiva un regime di aiuti di Stato incompatibile con il trattato e ha proposto alle autorità belghe, a titolo di opportune misure, conformemente all'articolo 108, paragrafo 1, del TFUE e conformemente all'articolo 22 del regolamento di procedura, di sopprimere l'esenzione dall'imposta sulle società a favore dei porti belgi, nella misura in cui questi porti sono dediti ad attività economiche. Le autorità belghe erano invitate ad adattare la legislazione entro dieci mesi dalla data della decisione e la modifica in questione doveva essere applicata al più tardi ai redditi generati da attività economiche a partire dall'inizio dell'esercizio 2017. Il Belgio era invitato a informare per iscritto la Commissione che, conformemente all'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento di procedura, accettava incondizionatamente, inequivocabilmente e integralmente queste opportune misure entro due mesi dalla data della ricezione della suddetta decisione. Contro questa proposta di opportune misure è stato presentato un ricorso ⁽⁵⁾ il 18 marzo 2016, successivamente respinto come inammissibile con ordinanza del Tribunale del 27 ottobre 2016 ⁽⁶⁾.
- (4) Con lettera del 21 marzo 2016 le autorità belghe hanno trasmesso alla Commissione alcune osservazioni sulle opportune misure proposte.

1.3. AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

- (5) Con lettera dell'8 luglio 2016 la Commissione ha deciso di avviare il procedimento a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE in applicazione dell'articolo 23, paragrafo 2, del regolamento di procedura.
- (6) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁷⁾. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare le loro osservazioni sulla misura in questione. Il 24 agosto 2016 si è tenuta una riunione con i rappresentanti di alcuni porti belgi interessati dalla misura.
- (7) Il Belgio ha trasmesso le proprie osservazioni con lettere del 9 settembre 2016 (ministro federale delle Finanze) e del 16 settembre 2016 (regione vallona e porti della Vallonia).
- (8) Alla Commissione sono pervenute le osservazioni delle seguenti parti interessate: *Sea Invest*, utente dei porti di Anversa, Gand e Zeebrugge (14 settembre 2016), il porto di Rotterdam, agente a nome dei cinque porti marittimi pubblici olandesi (16 settembre 2016), il porto di Bruxelles (16 settembre 2016), la commissione portuale fiamminga (*Vlaamse Havencommissie*) (19 settembre 2016) e, dopo una proroga del termine per la presentazione delle osservazioni, i porti di Anversa e di Zeebrugge (4 ottobre 2016).
- (9) La Commissione ha trasmesso le suddette osservazioni al Belgio per consentirgli di formulare eventuali commenti; le autorità belghe hanno fatto pervenire i loro commenti al riguardo con lettera del 14 novembre 2016. Il 19 dicembre 2016 si è tenuta una riunione tra la Commissione e le autorità belghe durante la quale sono state presentate ulteriori osservazioni alla Commissione. Il 10 gennaio 2017 si è svolta una nuova riunione, alla quale hanno partecipato le autorità belghe federali e regionali, alcuni beneficiari della misura e la Commissione.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA E DEL RELATIVO CONTESTO

2.1. PROPRIETÀ E GESTIONE DEI PORTI IN BELGIO

- (10) In Belgio il terreno occupato dai porti fa parte del demanio pubblico. Negli anni 1990 la gestione dei principali porti belgi è stata trasferita ad alcuni enti decentrati. In tal senso, alcuni porti sono gestiti da autorità portuali municipali autonome (come i porti di Gand, Ostenda e Anversa), mentre altri sono gestiti da persone giuridiche di diritto pubblico (come il *Port autonome du Centre et de l'Ouest* e i porti autonomi di Liegi, Charleroi e Namur) oppure, come nel caso del porto di Zeebrugge, da una società anonima di diritto pubblico.

⁽³⁾ GU C 156 del 2.5.2016, pag. 46.

⁽⁴⁾ Ordinanza del 9 marzo 2016, *Port Autonome du Centre et de l'Ouest SCRL e.a./Commissione*, T-438/15, ECLI:EU:T:2016:142.

⁽⁵⁾ GU C 175 del 17.5.2016, pag. 23.

⁽⁶⁾ Ordinanza del 27 ottobre 2016, *Port Autonome du Centre et de l'Ouest SCRL e.a./Commissione*, T-116/16, ECLI:EU:T:2016:656.

⁽⁷⁾ GU C 302 del 19.8.2016, pag. 5.

- (11) I porti sono gestiti da enti pubblici: le autorità portuali.

2.2. NORME RELATIVE ALL'IMPOSTA SUL REDDITO APPLICABILI AI PORTI

- (12) Conformemente all'articolo 1 del codice belga delle imposte sul reddito (*Code des impôts sur les revenus coordonné en 1992*, in appresso «CIR») ⁽⁸⁾, le «società» residenti, ovvero stabilite in Belgio, sono assoggettate all'imposta sul reddito in forma di imposta sulle società (*impôt des sociétés*, in appresso «ISoc») ⁽⁹⁾, mentre le persone giuridiche residenti diverse dalle «società» sono sottoposte all'imposta sui redditi sotto forma di imposta sulle persone giuridiche ⁽¹⁰⁾ (*impôt des personnes morales*, di seguito «IPM»). L'articolo 2 del CIR definisce «società» «qualsiasi società, associazione, organizzazione o entità regolarmente costituita, dotata di personalità giuridica e dedita a un'attività o ad operazioni lucrative».
- (13) L'articolo 180, punto 2, del CIR stabilisce che alcuni porti belgi non siano assoggettati all'imposta sulle società ⁽¹¹⁾ e l'articolo 220, punto 2, del CIR prevede che le persone giuridiche non soggette all'ISoc in applicazione dell'articolo 180 del CIR siano assoggettate all'imposta sulle persone giuridiche ⁽¹²⁾. L'imposta sulle persone giuridiche non è calcolata sul totale dei redditi o degli utili, ma solo su alcuni tipi di redditi. Infatti, conformemente all'articolo 221 del CIR, le persone giuridiche assoggettate all'imposta sulle persone giuridiche sono tassabili solo sulla rendita catastale dei loro beni immobili siti in Belgio e sui redditi e proventi da capitali e da beni mobili ⁽¹³⁾. Inoltre le aliquote applicabili ai vari tipi di redditi soggetti all'imposta sulle persone giuridiche corrispondono di norma alle aliquote della ritenuta alla fonte sui beni mobili o immobili ⁽¹⁴⁾ e sono solitamente inferiori a quelle applicabili nell'imposta sulle società (33,99 %).

3. RAGIONI CHE HANNO CONDOTTO ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

- (14) Nella lettera dell'8 luglio 2016 la Commissione riteneva che le autorità belghe non avessero accettato il calendario di attuazione delle opportune misure indicato dalla Commissione nella lettera del 21 gennaio 2016 e che il governo belga sembrava non accettare chiaramente il principio stesso dell'assoggettamento dei porti all'imposta sulle società, né impegnarsi a sopprimere l'esenzione d'imposta a favore dei porti belgi. La Commissione ne ha dedotto che le autorità belghe non avessero accettato incondizionatamente, inequivocabilmente e integralmente le opportune misure proposte dalla Commissione il 21 gennaio 2016.
- (15) Rimanendo del parere che l'esenzione dei porti belgi dall'imposta sulle società quando essi esercitano attività economiche costituisca un regime di aiuti di Stato esistente e nutrendo dubbi in ordine alla compatibilità di questo regime di aiuti 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.

⁽⁸⁾ Articolo 1, paragrafo 1, del CIR: «Sono fissate a titolo di imposte sui redditi:

- 1) un'imposta sul reddito complessivo degli abitanti del Regno, denominata imposta sul reddito delle persone fisiche;
- 2) un'imposta sul reddito complessivo delle società residenti, denominata imposta sul reddito delle società;
- 3) un'imposta sui redditi delle persone giuridiche belghe diverse dalle società, denominata imposta sul reddito delle persone giuridiche;
- 4) un'imposta sui redditi dei non residenti, denominata imposta sul reddito dei non residenti».

⁽⁹⁾ L'articolo 179 del CIR ribadisce la norma di cui all'articolo 1. Le norme in materia di ISoc sono illustrate al titolo III negli articoli da 179 a 219 bis del CIR.

⁽¹⁰⁾ Le norme sull'IPM figurano al titolo IV negli articoli da 220 a 226 del CIR.

⁽¹¹⁾ L'articolo 180, punto 2, del CIR fa riferimento ai seguenti soggetti: SCRL *Port autonome du Centre et de l'Ouest* (società cooperativa a responsabilità limitata), la *Compagnie des installations maritimes de Bruges*, il porto di Bruxelles, le autorità portuali municipali autonome di Anversa, Ostenda e Gand, i porti autonomi di Liegi, Charleroi e Namur e le società anonime «*Waterwegen en Zeekanaal*» e «*De Scheepvaart*». L'articolo 110 della legge del 18 dicembre 2016, che riconosce e disciplina il *crowdfunding* e reca disposizioni in materia di finanze (M.B. del 20 dicembre 2016; Numac: 2016003460), stabilisce in merito all'articolo 180, punto 2, del CIR: «[...] le parole «le autorità portuali municipali autonome di Anversa e Ostenda, la società anonima di diritto pubblico *Havenbedrijf Gent*» sono sostituite con «l'autorità portuale municipale autonoma di Ostenda, le società anonime di diritto pubblico *Havenbedrijf Antwerpen* e *Havenbedrijf Gent*».

⁽¹²⁾ Articolo 220 del CIR: «Sono assoggettati all'imposta sulle persone giuridiche: [...] 2) le persone giuridiche che, in virtù dell'articolo 180, non sono soggette all'imposta sulle società; [...]».

⁽¹³⁾ Articolo 221 del CIR: «Le persone giuridiche assoggettate all'imposta sulle persone giuridiche sono tassabili solo:

- 1) sulla rendita catastale dei loro beni immobili siti in Belgio, [...];
- 2) sui redditi e proventi da capitali e da beni mobili, comprese le prime fasce di reddito oggetto dell'articolo 21, punti 5, 6 e 10, gli interessi di cui all'articolo 21, punto 13, oltre a redditi vari oggetto dell'articolo 90, punti da 5 a 7 e 11».

⁽¹⁴⁾ Articolo 225 del CIR: «L'imposta riferita ai redditi di cui all'articolo 221 è uguale alle ritenute alla fonte sui beni mobili e immobili [...]».

4. OSSERVAZIONI PERVENUTE DOPO L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

4.1. IMPRESE/ATTIVITÀ ECONOMICHE

- (16) Secondo i porti belgi e le autorità del Belgio, i porti non sono «imprese» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE nella misura in cui i loro compiti, in particolare la gestione amministrativa del demanio pubblico e privato, non sono di natura economica. Essi sottolineano che tali compiti sono di interesse generale e che essi sono imposti o delegati loro dalle autorità pubbliche, le quali sono libere di definire l'ambito dei servizi non economici di interesse generale. Fanno inoltre notare che le autorità portuali dispongono di poteri speciali per svolgere questi compiti, che devono sottostare al controllo delle autorità e che la loro vocazione non è quella di registrare profitti, dal momento che le eccedenze sono reinvestite nell'infrastruttura portuale e, come nel caso di alcuni porti, versate al comune che ne è azionista.
- (17) I porti di Anversa e di Zeebrugge e le autorità belghe ritengono che la giurisprudenza della Corte di giustizia in materia di aeroporti (causa C-82/01 *Aéroports de Paris* ⁽¹⁵⁾) non sia applicabile ai porti, che sono un diverso tipo di infrastruttura. Essi indicano in particolare che mentre il monopolio dei porti scaturisce da un decentramento amministrativo a favore di un ente di diritto pubblico che non mira a registrare utili, la gestione degli aeroporti è attribuita a persone private nell'ambito della concessione esclusiva di un'attività economica con trasferimento del rischio operativo di carattere economico. Sempre secondo le loro considerazioni, la controversia esaminata dalla Corte di giustizia nella causa *Aéroports de Paris* non riguardava la fornitura di «servizi infrastrutturali», tanto che l'analogia con la messa a disposizione del demanio portuale da parte delle autorità portuali belghe risulta inopportuna.
- (18) La maggior parte degli interessati e le autorità belghe contestano la natura economica delle attività indicate dalla Commissione nella decisione di avvio - in particolare, la messa a disposizione dell'infrastruttura portuale alle navi e la locazione di terreni e infrastrutture alle imprese - spiegando che le tariffe per la locazione dei terreni, per la concessione delle infrastrutture e per l'accesso all'infrastruttura portuale (diritti portuali) sono pubbliche, non discriminatorie, stabilite in anticipo unilateralmente dalle autorità e che non sono determinate dal rapporto tra la domanda e l'offerta. Essi ricordano in particolare una sentenza della Corte costituzionale belga del 19 novembre 2015 ⁽¹⁶⁾, che riconosce che i diritti portuali costituiscono una «*semplice remunerazione*» da parte di terzi per l'intervento delle autorità portuali. Fanno inoltre riferimento al decreto portuale fiammingo del 2 marzo 1999 relativo alla politica e alla gestione dei porti marittimi ⁽¹⁷⁾ (di seguito il «decreto portuale fiammingo del 2 marzo 1999»), che prevede che i diritti portuali debbano essere stabiliti «*in misura ragionevolmente proporzionale*» al valore della contropartita. Essi indicano inoltre che i canoni di concessione sono proporzionalmente più bassi per i terreni che generano un maggiore valore aggiunto, che si basano su parametri oggettivi (relativi ai terreni interessati) e che riflettono il valore intrinseco generato dalla prestazione fornita. Analogamente, la regione vallona e i porti della Vallonia ritengono che il pagamento di canoni per l'utilizzo delle infrastrutture non costituisca necessariamente un indicatore della natura economica dell'attività dei porti; del resto, il fatto che questi canoni non coprano la ricostituzione del capitale investito è indice della natura dell'attività portuale come servizio di interesse generale.
- (19) Essi ritengono che le principali attività economiche svolte all'interno dei porti siano riconducibili ai concessionari che effettuano le operazioni di movimentazione merci (carico e scarico), in quanto le autorità portuali sono totalmente estranee ai contratti commerciali stipulati tra le società concessionarie e gli armatori. Quindi i porti non sono gestiti commercialmente dalle autorità portuali, ma dalle società alle quali l'infrastruttura viene concessa e sulla quale queste società devono costruire le sovrastrutture (gru, capannoni) necessarie ai servizi di movimentazione.
- (20) Essi aggiungono che sempre più spesso le autorità portuali devono finanziare attività non economiche rientranti nelle competenze delle regioni e addirittura attività non legate alla gestione portuale ⁽¹⁸⁾. Indicano inoltre diverse decisioni della Commissione e varie sentenze della Corte di giustizia che, a loro giudizio, stabiliscono che non costituiscono attività economiche né la messa a disposizione di infrastrutture aperte a tutti i potenziali utenti su basi eque e non discriminatorie, né la gestione e l'utilizzo di terreni di un ente pubblico ai fini dello sviluppo di attività industriali e commerciali per il settore privato.
- (21) Essi ritengono infine che le attività economiche dei porti come il sollevamento (servizi di gru) e il traino siano attività puramente accessorie.

⁽¹⁵⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 24 ottobre 2002, *Aéroports de Paris/Commissione*, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽¹⁶⁾ C.C., 19 novembre 2015, n. 162/2015; M. B. del 5 febbraio 2016; Numac: 2015205632.

⁽¹⁷⁾ M. B. dell'8 aprile 1999; Numac: 1999035415. Cfr. articolo 13, paragrafo 3: «*I diritti portuali sono stabiliti in modo autonomo dalle autorità portuali in misura ragionevolmente proporzionale al valore della contropartita [...]*».

⁽¹⁸⁾ Questo punto è sottolineato anche dalla commissione portuale fiamminga, che precisa che negli ultimi anni è diminuito il finanziamento governativo per le infrastrutture di accesso marittimo (in particolare il funzionamento delle chiuse e il dragaggio delle rotte di navigazione che attraversano alcuni porti), così come il finanziamento per l'infrastruttura di base dei porti e i servizi di capitaneria.

4.2. VANTAGGIO ECONOMICO CONCESSO MEDIANTE RISORSE STATALI

- (22) La commissione portuale fiamminga è del parere che, nella misura in cui sempre più spesso le autorità portuali devono finanziare infrastrutture non economiche rientranti nelle competenze delle regioni, l'esenzione dall'imposta sulle società non costituisce un vantaggio.
- (23) Il porto di Rotterdam indica che i porti di Anversa, Zeebrugge e Gand hanno un'aliquota effettiva d'imposta inferiore all'1 % degli utili contabili.
- (24) Le autorità belghe sostengono che, nella misura in cui i porti pagano l'IPM, non sussiste la condizione secondo cui il vantaggio deve essere concesso mediante risorse statali.

4.3. SELETTIVITÀ

- (25) La maggior parte degli interessati e le autorità belghe ritengono che il sistema di riferimento in materia di tassazione delle persone giuridiche non sia costituito dall'imposta sulle società (come considerato nella decisione di avvio), ma dall'articolo 1 del CRI, che stabilisce contemporaneamente due sistemi di tassazione per le persone giuridiche residenti (ISoc e IPM) in base ai criteri definiti all'articolo 2 del CIR (attività della persona giuridica consistente o meno in un'«attività» o in «operazioni lucrative»). Essi aggiungono che l'articolo 180 del CIR, che prevede che i porti non siano assoggettati all'ISoc, non fa che precisare e applicare l'articolo 1 del CIR. Alcuni interessati e le autorità belghe ritengono inoltre che l'IPM sia il sistema di riferimento per i porti, che non sono «società» ai sensi dell'articolo 2 del CIR, in quanto l'articolo 180, punto 2, del CIR non costituisce una deroga alle norme generali di tassazione delle persone giuridiche, ma applica semplicemente le norme generali. Essi sostengono quindi che, anche in caso di soppressione dell'articolo 180, punto 2, i porti non sarebbero necessariamente assoggettati all'ISoc, in quanto l'amministrazione dovrebbe esaminare la loro situazione caso per caso alla luce dei criteri generali degli articoli 1 e 2 del CIR, e anche perché, non essendo «società» ai sensi dell'articolo 2 del CIR, i porti non sarebbero sottoposti all'ISoc.
- (26) La regione vallona e i porti della Vallonia aggiungono che questa dualità (ovvero l'esistenza di due sistemi di tassazione dei redditi: ISoc e IPM) è essenziale e inerente al sistema di tassazione dei redditi, oltre a scaturire dalla Costituzione belga. Tra l'altro la Costituzione belga non imporrebbe al legislatore di assoggettare alcune attività all'imposta e, nel caso delle amministrazioni che per natura sono pubbliche (Stato, comunità, regioni, province e comuni), i beni del demanio pubblico o privato destinati a un servizio pubblico sarebbero esenti da imposte in virtù di un principio generale del diritto. Le autorità belghe indicano inoltre che, secondo la giurisprudenza dei tribunali nazionali, i servizi, i compiti e i beni pubblici non sono tassati se la legge non lo prevede espressamente.
- (27) Secondo le autorità portuali di Anversa e di Zeebrugge e le autorità belghe, le entità che come i porti non distribuiscono profitti ma li reinvestono o che perseguono un obiettivo che va oltre il loro singolo interesse sono assoggettate all'IPM, in linea con la logica del sistema.
- (28) Esse aggiungono inoltre che le suddette entità si trovano in una situazione diversa da quella delle altre imprese soggette all'ISoc. Pur godendo di una certa autonomia e nonostante l'eventuale esistenza di attività economiche, le autorità portuali sono autorità pubbliche che esercitano compiti di interesse generale senza perseguire scopo di lucro, come peraltro risulta dal loro statuto. Esse non utilizzano metodi industriali e commerciali e le loro azioni non sono guidate dal rendimento a breve termine degli investimenti. Tra l'altro, i canoni di concessione e i diritti portuali non sempre permettono di coprire i costi sostenuti. Esse esercitano compiti di servizio pubblico il cui costo netto non è deducibile dalla base imponibile dell'imposta sulle società, in applicazione dell'articolo 49 del CIR e, in caso di assoggettamento all'ISoc, questo determinerebbe una discriminazione rispetto alle altre imprese e una diminuzione delle capacità di investimento dei porti.
- (29) Le autorità belghe indicano che in una sentenza del 1° dicembre 2016 ⁽¹⁹⁾ la Corte costituzionale belga ha confermato la scelta del legislatore di esentare i porti dall'ISoc.

4.4. DISTORSIONE DELLA CONCORRENZA E INCIDENZA SUGLI SCAMBI

- (30) La commissione portuale fiamminga sostiene che in altri Stati membri e in particolare nei Paesi Bassi le stesse attività dei porti sono finanziate dalle autorità pubbliche e che le condizioni di concorrenza non sono distorte.

⁽¹⁹⁾ C.C., 1° dicembre 2016, n. 151/2016; M. B. del 12 gennaio 2017; Numac: 2016206080.

- (31) Le autorità portuali di Anversa e di Zeebrugge, facendo riferimento al punto 188 della comunicazione della Commissione sulla nozione di «aiuto di Stato»⁽²⁰⁾ (di seguito «la comunicazione del 19 luglio 2016»), affermano che ogni porto dispone di un monopolio legale sulla propria zona portuale e che tale monopolio esclude «la concorrenza sul mercato, ma anche la concorrenza per il mercato». Concludono pertanto che la misura non introduce distorsioni di concorrenza. Esse fanno inoltre riferimento a un parere dell'autorità neerlandese della concorrenza⁽²¹⁾, secondo cui il porto di Rotterdam non è in concorrenza con gli operatori di altri porti nella misura in cui i diritti portuali rappresentano solo una piccola parte dei costi di trasporto degli armatori, tanto che una modifica al rialzo o al ribasso di queste tariffe non avrebbe alcuna incidenza sul traffico portuale.
- (32) Esse indicano che, secondo la comunicazione del 19 luglio 2016, in «un'infrastruttura di rete, diversi elementi della rete si completano a vicenda, invece di competere gli uni con gli altri» (punto 211 e nota 311), tanto da escludere una distorsione della concorrenza. Esse osservano che nella suddetta comunicazione la Commissione applica questo principio alla costruzione di infrastrutture ferroviarie (punto 219) e alla costruzione di infrastrutture stradali, comprese le strade soggette a pedaggio (punto 220), ma considerano che questo principio si applichi anche ai porti.
- (33) La regione vallona e i porti della Vallonia osservano in particolare che i porti interni esenti dall'ISoc non sono in concorrenza con altri porti interni privati che metterebbero a disposizione le stesse infrastrutture accessibili al pubblico. Le autorità federali aggiungono che i porti interni di piccole dimensioni sono complementari agli altri porti e che sono in concorrenza solo con il trasporto stradale.
- (34) Il porto di Rotterdam fa sapere che i porti pubblici olandesi sono soprattutto in concorrenza con i porti di Anversa, Zeebrugge e Gand.

4.5. COMPATIBILITÀ

- (35) Secondo la regione vallona e i porti della Vallonia, l'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE costituisce un fondamento adeguato per la compatibilità della misura: i porti dispongono di un mandato legale chiaro e non si può negare che soddisfino tutte le condizioni previste da questo articolo. Gli stessi sottolineano che la compatibilità a norma dell'articolo 93 del TFUE, che in queste condizioni di applicazione non include l'assenza di effetti sugli scambi, deve essere valutata in modo estensivo.
- (36) Le autorità portuali di Anversa e di Zeebrugge ritengono che la Commissione non abbia risposto in modo sufficientemente argomentato alle motivazioni presentate in merito alla compatibilità della misura. Esse aggiungono che l'articolo 93 del TFUE potrebbe essere utilizzato come fondamento della compatibilità della misura in quanto i porti sono chiamati a finanziare infrastrutture che contribuiscono alle reti di trasporto transeuropee.

4.6. NECESSITÀ DI UN PERIODO TRANSITORIO

- (37) Le autorità belghe chiedono alla Commissione un periodo transitorio per quanto riguarda l'assoggettamento dei porti all'ISoc. Esse sottolineano che la scadenza prevista nella decisione di avvio dell'8 luglio 2016 (assoggettamento dei porti all'imposta sulle società al 1° gennaio 2017) è troppo ravvicinata, soprattutto rispetto al tempo lasciato ai Paesi Bassi nell'ambito del caso SA.25338. Esse sottolineano che la soppressione dell'articolo 180, punto 2, del CIR implica una procedura legislativa che dura «in genere almeno da tre a sei mesi». Esse ritengono necessario procedere a modifiche della legge molto più complesse di una semplice soppressione dell'articolo 180, punto 2, del CIR, dal momento che: i) tale soppressione non necessariamente porterebbe ad assoggettare i porti all'ISoc; che ii) la definizione di un nuovo regime di tassazione per i porti deve tenere conto del principio costituzionale dell'uguaglianza; e che iii) il passaggio di una persona giuridica dall'IPM all'ISoc non è necessariamente sancito dal diritto fiscale belga. Esse aggiungono che, in caso di scadenza di un regime di aiuto presunto esistente, la Commissione deve rispettare gli interessi legittimi di uno Stato membro di garantire la certezza del diritto ai suoi beneficiari.
- (38) Il porto di Rotterdam chiede alla Commissione di rinviare l'assoggettamento dei porti olandesi all'imposta sulle società finché non verrà condotta un'indagine settoriale e finché tutti i porti marittimi situati nel *Northern Range* non saranno contemporaneamente assoggettati all'imposta o, comunque, di assoggettare in tempi celeri e contestualmente i porti belgi e francesi all'imposta sulle società.

⁽²⁰⁾ GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1.

⁽²¹⁾ Relazione dell'autorità neerlandese della concorrenza sull'autorità portuale di Rotterdam, 2005, P_600019/255.R261, pag. 2.

5. VALUTAZIONE DELLE MISURE

5.1. SUSSISTENZA DI UN AIUTO DI STATO AI SENSI DELL'ARTICOLO 107, PARAGRAFO 1, DEL TFUE

- (39) 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. Osservazioni generali

- (40) Secondo la Corte di giustizia, «qualsiasi attività consistente nell'offrire beni e servizi in un mercato costituisce attività economica»⁽²²⁾. Analogamente, «la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento»⁽²³⁾.
- (41) Inoltre, conformemente alla giurisprudenza relativa al carattere economico della gestione di infrastrutture⁽²⁴⁾, la Commissione ha stabilito in una serie di decisioni che la gestione commerciale e la costruzione di infrastrutture portuali costituiscono attività economiche⁽²⁵⁾. Ad esempio, la gestione commerciale di un terminal portuale messo a disposizione di utenti dietro il pagamento di un canone costituisce un'attività economica⁽²⁶⁾. Parimenti, la Corte di giustizia ha già riconosciuto, implicitamente ma in modo certo, il carattere economico di alcune operazioni portuali, in particolare le «operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale nel porto»⁽²⁷⁾. La Commissione applica queste norme non solo ai porti marittimi ma anche a quelli interni⁽²⁸⁾.
- (42) In tal senso, contrariamente alle autorità belghe e ad alcuni interessati, la Commissione ritiene che la giurisprudenza della Corte relativa agli aeroporti debba essere applicata ai porti, che sono semplicemente un altro tipo di infrastruttura. Le differenze osservate da alcuni interessati tra porti e aeroporti - in particolare le differenze di struttura giuridica o il fatto che i porti sono soggetti di diritto pubblico che non mirano a realizzare utili - non sono rilevanti rispetto al criterio generale relativo all'offerta di un bene o di un servizio in un mercato su cui si fonda la giurisprudenza della Corte. Analogamente, la Commissione osserva che al punto 90 della sentenza *Aéroports de Paris* la Corte ricorda che «il Tribunale ha giustamente dichiarato che i canoni commerciali controversi costituivano il corrispettivo dei servizi di gestione delle installazioni aeroportuali»; non è quindi corretto affermare che questa causa non riguardava la fornitura di servizi infrastrutturali, come sostenuto dalle autorità belghe e da alcuni interessati.

⁽²²⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 16 giugno 1987, Commissione/Italia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punto 7; sentenza della Corte di giustizia del 18 giugno 1998, Commissione/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, punto 36.

⁽²³⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 12 settembre 2000, Pavlov e.a., cause riunite da C-180/98 a C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punto 74.

⁽²⁴⁾ Sentenza del Tribunale del 24 marzo 2011, *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt e.a./Commissione*, cause riunite T-443/08 e T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, in particolare i punti 93 e 94, confermata a seguito di impugnazione 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 40-43 e 47. Sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris/Commissione*, T-128/98, ECLI:EU:C:2000:290, punto 125, confermata a seguito di impugnazione dalla sentenza della Corte di giustizia del 24 ottobre 2002, *Aéroports de Paris/Commissione*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽²⁵⁾ Cfr. ad esempio la decisione della Commissione del 15 dicembre 2009 relativa all'aiuto di Stato N 385/09 — Finanziamento pubblico di infrastrutture portuali 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 salā (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 traghetti passeggeri e merci a Klaipėda (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).

⁽²⁶⁾ Cfr. ad 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).

⁽²⁷⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 10 dicembre 1991, *Mercati 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 contro De 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».

⁽²⁸⁾ Cfr. ad 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); 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); decisione della Commissione del 1° ottobre 2014 relativa all'aiuto di Stato SA.38478 - Porto di Győr-Gönyü (GU C 418 del 21.11.2014, pag. 1).

- (43) Per determinare se i porti belgi sono delle imprese, non occorre valutare il carattere economico o non economico di ogni loro attività. Basta stabilire che le entità oggetto della misura in questione svolgono effettivamente una o più attività economiche per l'esercizio delle quali saranno considerate «impresa». In tal senso, il fatto che un'entità eserciti una o più attività di competenza dello Stato oppure attività non economiche non consente in generale di privare la stessa della qualifica di «impresa».
- (44) I porti belgi possono esercitare più tipi di attività economiche che corrispondono alla fornitura di diversi servizi in vari mercati. In primo luogo, i porti forniscono un servizio *generale* ai loro utenti (soprattutto agli armatori e, in generale, a qualsiasi operatore di una nave) consentendo l'accesso delle navi all'infrastruttura portuale in cambio di un corrispettivo che prende generalmente il nome di «diritti portuali»⁽²⁹⁾. In secondo luogo, alcuni porti forniscono alle navi servizi *particolari* come il pilotaggio, il sollevamento, la movimentazione e l'ormeggio, anche in questo caso in cambio di un corrispettivo⁽³⁰⁾. In terzo luogo, i porti mettono alcuni terreni o infrastrutture a disposizione di imprese a fronte di una remunerazione e queste ultime utilizzano questi spazi per le proprie necessità o per fornire alle navi alcuni dei servizi *particolari* suindicati.
- (45) Il fatto che imprese terze utilizzino alcuni terreni e infrastrutture portuali per offrire servizi agli armatori o alle navi non esclude che anche le attività di gestione esercitate dalle autorità portuali, che consistono in particolare nella locazione dei suddetti terreni e infrastrutture a queste imprese terze, siano di natura economica.
- (46) La Commissione osserva inoltre che lo stesso diritto interno belga contiene indicazioni in merito al carattere industriale e/o commerciale delle attività portuali⁽³¹⁾. In particolare, il commento ufficiale del CIR implica necessariamente che i porti gestiscono «una qualche impresa industriale, commerciale o agricola»⁽³²⁾ o che, anche senza avere scopo di lucro, esercitano «un'attività professionale permanente che comporta [...] la ripetizione, sufficientemente frequente da costituire un'«occupazione», di operazioni di carattere industriale, commerciale o agricolo [e] l'attuazione di metodi industriali o commerciali»⁽³³⁾ ⁽³⁴⁾.
- (47) Peraltro la Commissione non contesta che alcune attività dei porti possano essere di natura non economica, soprattutto alcuni dei servizi resi dalle capitanerie come la sicurezza e il controllo del traffico marittimo⁽³⁵⁾ o il presidio antinquinamento⁽³⁶⁾. Tuttavia nel caso di specie le attività considerate economiche dalla Commissione sono distinte dalle (altre) attività di cui alla frase precedente.

⁽²⁹⁾ Cfr. articolo 15, paragrafo 1 (relativo ai «diritti portuali generali») del decreto portuale fiammingo del 2 marzo 1999.

⁽³⁰⁾ Cfr. articolo 15, paragrafo 2 (relativo ai «diritti portuali particolari») del decreto portuale fiammingo del 2 marzo 1999.

⁽³¹⁾ Cfr. articolo 25, paragrafo 2 («Il governo fiammingo è autorizzato a istituire una commissione di concertazione comune. Viene definito un piano di promozione quinquennale basato su un modello di economia industriale») e articolo 26, paragrafo 1 («Le contestazioni tra le autorità portuali in materia di gestione, in particolare sulle attività commerciali delle autorità portuali [...], sono sottoposte alla commissione portuale per i contenziosi [...]») del decreto portuale fiammingo del 2 marzo 1999. Cfr. anche l'articolo 3 del decreto del 1° aprile 1999 relativo alla creazione del *Port autonome du Centre et de l'Ouest* («Sono considerate attività portuali le attività legate alla funzione della società, ovvero le operazioni di carico, scarico, deposito e trasporto delle merci, nonché le attività industriali, commerciali e di servizio»).

⁽³²⁾ Cfr. commento 179/10 del CIR (cfr. infra).

⁽³³⁾ Cfr. commento 179/11 del CIR (cfr. infra).

⁽³⁴⁾ Cfr. commenti 2/4, 179/10 e 179/11 del CIR.

— Numero 2/4: «Per «società» s'intende qualsiasi società, associazione, organizzazione o entità:

a) regolarmente costituita;

b) dotata di personalità giuridica;

c) *dedita a un'attività o ad operazioni lucrative* (articolo 2, paragrafo 2, punto 1, comma 1, del CIR 92).

Per maggiori delucidazioni sulle nozioni di cui ai sub a), b) e c), si rimanda ai commenti da 179/6 a 179/20».

— Numero 179/10: «Con l'espressione «*dedita a un'attività*» s'intende «gestire una qualche impresa industriale, commerciale o agricola» i cui utili sarebbero redditi professionali soggetti in tal senso all'IPP se tale gestione fosse effettuata da una persona fisica o da una società ecc., priva di personalità giuridica (articolo 23, paragrafo 1, punti 1 e 24, CIR 92)».

— Numero 179/11: «Quanto all'espressione «*dedita ad operazioni lucrative*», essa comprende contemporaneamente:

1) le «*occupazioni lucrative*» (articolo 23, paragrafo 1, punti 2 e 27, del CIR 92), laddove quest'espressione è interpretata dalla giurisprudenza come «occupazione a scopo di lucro»;

2) le «*occupazioni a carattere lucrativo, ma senza scopo di lucro*» caratterizzate da un'attività professionale permanente che comporta:

a) la ripetizione, sufficientemente frequente da costituire un'«occupazione», di operazioni di carattere industriale, commerciale o agricolo;

b) l'attuazione di metodi industriali o commerciali.

Si tratta pertanto, al sub 2), di occupazioni che per natura sono solitamente produttive di utili o profitti, anche se la persona giuridica *dedita a quest'attività non persegue per statuto o di fatto scopo di lucro*».

⁽³⁵⁾ 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).

⁽³⁶⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 18 marzo 1997, *Calì & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, punto 22.

- (48) La Commissione osserva inoltre che se le autorità nazionali dispongono di un «ampio potere discrezionale» per «fornire, commissionare e organizzare servizi di interesse economico generale il più vicini possibile alle esigenze degli utenti»⁽³⁷⁾, ciò non esclude che queste attività presentino un carattere economico. Orbene, emerge da una giurisprudenza costante che la nozione stessa di «attività economica» scaturisce da elementi di fatto, in particolare dall'esistenza di un mercato per i servizi in questione⁽³⁸⁾, e non da scelte o valutazioni nazionali. La Commissione ha pertanto fondati motivi per qualificare alcune attività dei porti come economiche, anche se le autorità nazionali considerano queste attività come servizi non economici di interesse generale.
- (49) Infine, le considerazioni di seguito riportate non consentono, in quanto tali, di mettere in discussione il carattere economico o non economico delle attività esercitate:
- il fatto che i compiti dei porti siano compiti di interesse generale e che siano imposti o delegati loro dalle autorità pubbliche: questo è difatti il caso di tutti i servizi di interesse economico generale (di seguito «SIEG»), che sono però attività economiche. «In linea generale, il fatto che un particolare servizio sia prestato in proprio non incide sulla natura economica dell'attività»⁽³⁹⁾. L'interesse generale può invece essere considerato per valutare eventualmente la compatibilità di un aiuto concesso da uno Stato a un'impresa per sostenerne l'attività economica,
 - il fatto che le autorità portuali dispongano di poteri speciali per esercitare questi compiti⁽⁴⁰⁾: questi poteri speciali non escludono che le autorità portuali possano esercitare un'attività economica offrendo beni o servizi in un mercato. All'occorrenza, questi poteri possono costituire uno strumento di intervento sul mercato in questione,
 - il fatto che sempre più spesso le autorità portuali debbano finanziare attività non economiche rientranti nelle competenze delle regioni e addirittura attività non legate alla gestione portuale: tale caratteristica non priva della natura economica le attività svolte dai porti, che consistono nell'offrire beni o servizi in un mercato. L'assenza di compensazione o la compensazione imperfetta, da parte dello Stato, dei costi legati ad attività non economiche che esso pone a carico dei porti conferma, più che smentisce, che i porti esercitano attività economiche, oltre ad alcune attività non economiche. Il vantaggio fiscale che un porto trae dal regime in questione è proporzionale agli utili che registra e non è affatto legato al costo (non compensato) delle attività non economiche eventualmente poste a suo carico dello Stato. La Commissione non può pertanto tenere conto di questo aspetto nella sua valutazione del regime,
 - il fatto, ammesso che sia accertato⁽⁴¹⁾, che i porti non perseguano scopo di lucro e che reinvestano sistematicamente i loro profitti: secondo una giurisprudenza costante, l'assenza di scopo di lucro da parte di colui che presta un servizio non implica che il servizio stesso sia di carattere non economico⁽⁴²⁾. Parimenti, il fatto di reinvestire sistematicamente i profitti nell'attività non è un criterio determinante per distinguere un'attività economica da un'attività non economica. D'altronde qualsiasi impresa è libera di scegliere se distribuire o reinvestire in tutto o in parte gli utili che realizza.

5.1.1.2. Le tariffe praticate

- (50) Ai fini della qualificazione come «imprese» è indifferente anche la motivazione addotta dalle autorità belghe e da alcuni interessati secondo cui le tariffe delle prestazioni fornite dalle autorità portuali sono pubbliche, non discriminatorie, stabilite in anticipo unilateralmente dalle autorità portuali e non direttamente determinate dal rapporto tra la domanda e l'offerta⁽⁴³⁾.

⁽³⁷⁾ Protocollo (n. 26) sui servizi di interesse generale (allegato al TFUE).

⁽³⁸⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 16 novembre 1995, FFSA e.a., C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, punto 21; sentenza della Corte di giustizia del 1° luglio 2008, MOTOE, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, punti 27 e 28.

⁽³⁹⁾ Cfr. punto 14 della comunicazione del 19 luglio 2016.

⁽⁴⁰⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 1° luglio 2008, MOTOE, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, punto 25; sentenza della Corte di giustizia del 24 ottobre 2002, *Aéroports de Paris*, C-82/01 P, punti 74 e 77.

⁽⁴¹⁾ La Commissione osserva in particolare che, secondo le autorità del Belgio, alcuni porti belgi trasferiscono parte dei loro utili al proprio azionista.

⁽⁴²⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 29 ottobre 1980, *Van Landewyck*, cause riunite da 209/78 a 215/78 e 218/78, ECLI:EU:C:1980:248, punto 88; sentenza della Corte di giustizia del 16 novembre 1995, FFSA e.a., C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, punto 21; sentenza della Corte di giustizia del 1° luglio 2008, MOTOE, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, punti 27 e 28; sentenza della Corte di giustizia del 10 gennaio 2006, Cassa di Risparmio di Firenze e.a., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punti 122 e 123.

⁽⁴³⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 24 ottobre 2002, *Aéroports de Paris/Commissione*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, punto 78.

- (51) La Commissione osserva innanzitutto che le caratteristiche delle tariffe applicate dai porti (pubblicità, non discriminazione ecc.) sono simili a quelle delle tariffe praticate nell'ambito dei SIEG ⁽⁴⁴⁾, che sono attività economiche sottoposte al diritto degli aiuti di Stato. Peraltro, anche nella gran parte delle attività economiche i prezzi sono pubblici, non discriminatori e stabiliti in anticipo unilateralmente dal prestatore.
- (52) Se è vero che la proporzione delle spese legate a un'attività coperte dalle entrate derivanti dagli utenti e, per converso, la proporzione delle spese coperte dall'imposta (contribuente) possono talvolta costituire un indicatore dell'esistenza di un mercato e di un'attività economica, la modalità di determinazione dei prezzi in quanto tale non è da questo punto di vista determinante.
- (53) Del resto, non si contesta che i prezzi pagati dagli utenti e clienti dei porti (diritti portuali generali e particolari, canoni di concessione) coprono quanto meno la maggior parte dei costi sostenuti dalle autorità portuali nell'offrire i loro servizi sul mercato ⁽⁴⁵⁾.
- (54) Inoltre, pur affermando che i canoni per l'utilizzo delle infrastrutture non coprono la ricostituzione del capitale investito, la regione vallona e i porti della Vallonia non apportano in realtà alcun elemento fattuale a sostegno della propria posizione.
- (55) Del resto, questa posizione viene presentata come la dimostrazione della qualificazione dell'attività portuale come attività di interesse generale, ma ciò non è pertinente in quanto tale per stabilire la natura economica o non economica delle attività portuali. La Commissione osserva inoltre che, per definizione, i costi dei SIEG (che sono attività economiche) non sono in genere interamente coperti dagli introiti derivanti dagli utenti, tanto che la presenza di un deficit di finanziamento non esclude necessariamente l'esistenza di un'attività economica a norma dell'articolo 107 del TFUE.
- (56) Tra l'altro, il fatto che i prezzi siano stabiliti dalle autorità portuali non significa che la domanda non venga presa in considerazione. Al contrario, nel determinare le loro tariffe e soprattutto i diritti portuali, le autorità portuali tengono assolutamente conto delle circostanze del mercato (della domanda e dell'offerta e soprattutto dei prezzi praticati dai concorrenti e dei comportamenti di domanda degli utenti e clienti) ⁽⁴⁶⁾. Per quanto riguarda i canoni di concessione, i porti di Anversa e di Zeebrugge indicano che le tariffe sono stabilite in base a parametri oggettivi relativi al tipo di terreno o all'attività interessata e che esse riflettono il «valore intrinseco» e il «valore aggiunto» generati. Le tariffe sono quindi assolutamente commisurate alle caratteristiche del servizio fornito dai porti e alle caratteristiche delle imprese o delle attività che il porto cerca di attirare. In tal senso, le tariffe costituiscono evidentemente uno strumento importante della politica commerciale messa in atto dal porto per incentivare gli armatori e i caricatori a utilizzare le infrastrutture del porto e le imprese a insediarsi per sviluppare le proprie attività di produzione o di servizio.
- (57) Di conseguenza, sia la messa a disposizione delle infrastrutture portuali, sia la messa a disposizione dei terreni a fronte del pagamento di un corrispettivo costituiscono servizi offerti in un mercato e quindi attività economiche.

⁽⁴⁴⁾ Un SIEG è definito come la «prestazione di servizi che un'impresa, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni», soprattutto in termini di prezzo e qualità (cfr. i punti 47 e 48 della 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, GU C 8 dell'11.1.2012, pagg. 4-14).

⁽⁴⁵⁾ Per il porto di Anversa nel 2015 i vari canoni e diritti portuali rappresentavano 290,3 MEUR, ovvero circa l'84 % dei proventi correnti (comprendenti anche le sovvenzioni al funzionamento versate dal governo fiammingo) e il 113 % degli oneri correnti (cfr. *Annual Report 2015*, pagg. 61-62).

⁽⁴⁶⁾ L'articolo 25, paragrafo 3, del decreto portuale fiammingo del 2 marzo 1999 stabilisce che «[I]l governo fiammingo e le autorità portuali promuovono iniziative volte a realizzare [...] strutture tariffarie armoniose nei porti marittimi fiamminghi al fine di garantire loro una leale posizione concorrenziale». I documenti allegati ai commenti trasmessi dal porto di Bruxelles (pag. 102) dimostrano inoltre che i prezzi (e gli sconti) sono considerati un modo per influenzare i comportamenti di domanda: «Il porto cerca attivamente di sviluppare il traffico per via navigabile e di incentivare il trasferimento modale verso le idrovie attraverso le seguenti misure: il porto prosegue la sua politica di incentivi tariffari, ovvero diritti di navigazione pari a 0,00025EUR/t-km e un'esenzione dei diritti di attracco per il traffico marittimo, per i nuovi traffici e i traffici in aumento. La regione compenserà i mancati introiti del porto legati a questo provvedimento. [...] In tale contesto il porto pratica ristorni sui canoni di concessione dei propri terreni alle imprese che maggiormente utilizzano le vie d'acqua [...]».

5.1.1.3. Messa a disposizione dell'infrastruttura portuale agli armatori a fronte di un corrispettivo e prestazioni di servizio specifiche effettuate dalle autorità portuali a favore degli armatori dietro il pagamento di un corrispettivo

- (58) Per quanto riguarda i servizi offerti dai porti in cambio del pagamento dei diritti portuali (accesso all'infrastruttura portuale in generale ed eventuali servizi specifici), la Commissione osserva che la decisione della Corte costituzionale belga del 19 novembre 2015 (n. 162/2015), secondo cui i diritti portuali costituiscono una «*semplice remunerazione*» da parte di terzi dell'intervento delle autorità portuali, e il decreto portuale fiammingo del 2 marzo 1999, secondo cui i diritti portuali devono essere stabiliti in «*misura ragionevolmente proporzionale*» al valore della contropartita, confermano che i porti offrono servizi in un mercato a fronte del pagamento di un corrispettivo. Il fatto che questo corrispettivo sia tale da coprire ragionevolmente il valore della contropartita consente di escludere a priori che i servizi prestati agli utenti dei porti siano finanziati più dall'imposta che da un'effettiva remunerazione del servizio ottenuto dai suddetti utenti, il che conferma nuovamente l'approccio economico adottato dal Belgio nel rapporto tra i porti e i loro utenti e la natura economica delle attività in questione.
- (59) La Commissione osserva peraltro che, dinanzi alla Corte costituzionale belga, il governo fiammingo sosteneva che i diritti portuali generali (contropartita per l'accesso all'infrastruttura portuale generale) fossero paragonabili «*al pedaggio da pagare per percorrere una strada soggetta a pedaggio o una galleria*»⁽⁴⁷⁾. Orbene, come emerge dalla prassi decisionale della Commissione, la gestione delle strade o delle gallerie soggette a pedaggio costituisce un'attività economica⁽⁴⁸⁾. La Commissione osserva infine che in linea di principio i diritti portuali sono assoggettati all'IVA in Belgio come le altre prestazioni di servizio⁽⁴⁹⁾.
- (60) Questa conclusione non viene messa in discussione dalle decisioni della Commissione o della Corte di giustizia menzionate dagli interessati e dalle autorità belghe. Nel caso N110/2008 JadeWeserPort⁽⁵⁰⁾ la questione della natura economica o non economica delle attività in questione non è stata risolta dalla Commissione: i punti ricordati dalle parti interessate e dalle autorità belghe a sostegno del proprio ragionamento (punti 52-63 della decisione) sono seguiti da altri punti indicanti che l'attività poteva essere considerata di natura economica (punti 64-66 della decisione). Per quanto riguarda il caso N390/2005 Costruzione di impianti di trasbordo sulla linea ferroviaria Lanaken-Maastricht⁽⁵¹⁾ e il caso N478/2004 Coras Iompair Eireann⁽⁵²⁾, la Commissione osserva che questi casi riguardano il finanziamento della costruzione di infrastrutture ferroviarie e non la messa a disposizione di infrastrutture portuali dietro il pagamento di un corrispettivo e che in ogni caso la posizione della Commissione in questi fascicoli non corrisponde più alla giurisprudenza della Corte⁽⁵³⁾ e nemmeno all'attuale pratica decisionale della Commissione, secondo cui la costruzione di un'infrastruttura destinata a essere gestita economicamente costituisce un'attività economica. Infine la sentenza della Corte di giustizia nella causa C-18/01 Korhonen⁽⁵⁴⁾ non riguarda il diritto degli aiuti di Stato, bensì la direttiva 92/50/CEE del Consiglio⁽⁵⁵⁾.

5.1.1.4. Messa a disposizione di terreni e infrastrutture a imprese dietro il pagamento di un corrispettivo

- (61) La decisione della Commissione nel caso SA.36346⁽⁵⁶⁾, riportata al punto 17, lettera f), della comunicazione del 19 luglio 2016 e invocata dagli interessati e dalle autorità belghe, non implica che la gestione o la valorizzazione del demanio portuale e in particolare la locazione o la messa a disposizione di terreni e infrastrutture specifiche dietro il pagamento di un corrispettivo siano un'attività non economica. Il caso SA.36346 riguardava infatti un sostegno al rilancio di terreni pubblici e non la locazione di terreni o infrastrutture a fronte di una remunerazione.

⁽⁴⁷⁾ Sentenza n. 162/2015 del 19 novembre 2015 della Corte costituzionale, punto A.2.2.

⁽⁴⁸⁾ Cfr. punto 220 della comunicazione del 19 luglio 2016.

⁽⁴⁹⁾ I diritti portuali relativi alla navigazione interna sono assoggettati all'IVA. Cfr. articolo 5 delle tariffe del porto di Anversa per la navigazione interna (*Tariff regulations for inland shipping*, pag. 11). Al contrario, per effetto di una specifica esenzione contenuta all'articolo 139 della direttiva IVA (direttiva 2006/112/CE del 28 novembre 2006 relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto, GU L 347 dell'11.12.2006, pag. 1), ripresa all'articolo 42, paragrafo 1, punto 5, del codice belga sull'IVA, i diritti portuali relativi al trasporto internazionale sono specificatamente esenti IVA (nessun riferimento all'IVA nelle tariffe del porto di Anversa per la navigazione marittima). La necessità di un'esenzione specifica dimostra che le prestazioni in questione sarebbero normalmente incluse nel campo di applicazione dell'IVA in quanto prestazioni di servizio ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), della direttiva IVA.

⁽⁵⁰⁾ Decisione del 10 dicembre 2008 (GU C 137 del 17.6.2009).

⁽⁵¹⁾ Decisione del 4 luglio 2006 (GU C 276 del 14.11.2006).

⁽⁵²⁾ Decisione del 7 giugno 2006 (GU C 207 del 31.8.2006).

⁽⁵³⁾ Sentenza del Tribunale del 24 marzo 2011 nelle cause riunite T-443/08 e T-455/08, *Freistaat Sachsen e.a./Commissione* (cit.).

⁽⁵⁴⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 22 maggio 2003, Korhonen, C-18/01, ECLI:EU:C:2003:300.

⁽⁵⁵⁾ Direttiva 92/50/CEE del Consiglio, del 18 giugno 1992, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi (GU L 209 del 24.7.1992, pag. 1).

⁽⁵⁶⁾ Decisione del 27 marzo 2014 *GRW land development scheme for industrial and commercial use* (GU C 141 del 9.5.2014, pag. 1).

- (62) La Commissione ha già considerato nella propria pratica decisionale che la locazione del demanio pubblico dietro il pagamento di un corrispettivo costituisce un'attività economica, soprattutto quando la controparte del porto fornisce servizi portuali ai propri clienti ⁽⁵⁷⁾. Dalle condizioni tariffarie pubblicate dalle autorità portuali ⁽⁵⁸⁾ emerge inoltre che i canoni di concessione sono assoggettati all'IVA, il che ne dimostra il carattere economico. Anche la locazione di terreni da parte dei porti costituisce un'attività economica assoggettata all'IVA ⁽⁵⁹⁾.
- (63) La Commissione osserva inoltre che i porti di Anversa e di Zeebrugge sottolineano nei propri commenti che la scelta del concessionario è effettuata facendo «ricorso al mercato», il che conferma che nel dare accesso all'infrastruttura portuale questi porti offrono beni o servizi in un mercato.

5.1.1.5. Carattere accessorio o principale delle attività economiche

- (64) Il fatto che le attività economiche di un soggetto siano minoritarie o marginali rispetto alle sue attività non economiche non consente in linea di principio di sottrarre queste attività economiche alle norme sugli aiuti di Stato.
- (65) Inoltre, anche senza procedere a una valutazione porto per porto della proporzione delle varie attività economiche, emerge dagli sviluppi precedenti che una parte molto rilevante delle attività ritenute non economiche dalle parti interessate e dalle autorità belghe (locazione di terreni, accesso all'infrastruttura dietro il pagamento di un corrispettivo) sono in realtà economiche. Come precedentemente osservato, non si contesta che i diritti portuali e i canoni di concessione costituiscano gran parte del fatturato dei porti belgi e, nel caso del porto di Anversa, questi proventi sono addirittura superiori agli oneri correnti totali.
- (66) Infine, se la Commissione accetta che il finanziamento di un'infrastruttura usata quasi esclusivamente per un'attività non economica possa interamente esulare dalle norme in materia di aiuti di Stato, a condizione che l'uso economico rimanga puramente accessorio ⁽⁶⁰⁾, il fatto che i porti esercitino attività non economiche non significa che l'infrastruttura portuale sia usata quasi esclusivamente per un'attività non economica.

Conclusioni

- (67) Di conseguenza la Commissione ritiene che le attività esercitate dai porti belgi e oggetto della misura siano almeno in parte attività economiche.

5.1.2. VANTAGGIO ECONOMICO

- (68) Secondo la Corte di giustizia costituiscono un vantaggio non soltanto prestazioni positive, ma anche interventi i quali, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa ⁽⁶¹⁾.
- (69) La Commissione osserva che, secondo la legislazione fiscale belga, gli utili ricavati dalle attività economiche realizzate dai porti belgi riportati all'articolo 180, punto 2, del CIR non sono assoggettati all'imposta sulle società. Ciò significa che questi porti non devono sostenere le spese che normalmente gravano sui soggetti sottoposti all'imposta sulle società.
- (70) L'imposta sulle persone giuridiche non è calcolata sull'ammontare complessivo degli utili. Le entità soggette all'imposta sulle persone giuridiche sono tassabili solo su una parte dei redditi generati dalle attività di un porto, ovvero la rendita catastale dei loro beni immobili siti in Belgio e i redditi e proventi da capitali e beni mobili ⁽⁶²⁾. Di conseguenza, l'importo imponibile a titolo dell'imposta sulle persone giuridiche non comprende il totale degli utili registrati dai porti, ad esempio i diritti e i canoni portuali versati dai clienti in cambio dei servizi offerti dai

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

⁽⁵⁸⁾ Cfr. ad esempio il punto 2.7 del documento *General terms and conditions for concessions in the Antwerp port area*. Cfr. anche le condizioni tariffarie del porto di Liegi.

⁽⁵⁹⁾ Risposta all'interrogazione parlamentare n. 397 del sig. Willem-Frederik Schiltz del 7 maggio 2013 (Camera, *question time*, 2012-2013, QRVA 53/128 del 9 settembre 2013, pag. 86); risposta all'interrogazione parlamentare orale n. 4288 del sig. Servais Verherstraeten dell'11 maggio 2011 (resoconto analitico n. 53, commissione delle Finanze e del bilancio n. 229 dell'11 maggio 2011, pag. 22). La Corte di giustizia ritiene inoltre che questa sia un'attività economica ai sensi della direttiva IVA (cfr. sentenza della Corte del 25 ottobre 2007, ministero delle Finanze – Ufficio IVA di Milano contro CO.GE.P. Srl, C-174/06, ECLI:EU:C:2007:634, punti 31-35).

⁽⁶⁰⁾ Cfr. punto 207 della comunicazione del 19 luglio 2016.

⁽⁶¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia dell'8 novembre 2001, *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598.

⁽⁶²⁾ Cfr. articolo 221 del CIR.

porti oppure i canoni e i fitti versati per l'utilizzo delle infrastrutture portuali. Inoltre, per quanto riguarda la parte di questi redditi soggetta all'imposta sulle persone giuridiche, le aliquote sono generalmente inferiori ⁽⁶³⁾ all'aliquota applicabile nell'ambito dell'imposta sulle società (33,99 %). L'ammontare dell'imposta pagata per le attività economiche è quindi inferiore all'importo risultante dall'applicazione delle norme relative all'imposta sulle società.

- (71) Inoltre il Belgio non ha fornito nessun elemento avverso tale conclusione della Commissione né durante la procedura di cooperazione avviata il 9 luglio 2014, né nei suoi commenti successivi all'avvio del procedimento di indagine formale dell'8 luglio 2016. Le autorità belghe non hanno contestato nemmeno i commenti presentati dai porti olandesi, secondo cui i porti di Anversa, Zeebrugge e Gand hanno un'aliquota effettiva d'imposta di gran lunga inferiore all'aliquota dell'imposta sulle società vigente in Belgio (33,99 %).
- (72) Non è possibile seguire nemmeno la motivazione addotta dalla commissione portuale fiamminga, secondo cui il vantaggio derivante dall'esenzione dall'imposta sulle società mira sostanzialmente solo a compensare il finanziamento crescente operato dalle autorità portuali a favore di infrastrutture non economiche che non sono di loro competenza. Nessuna disposizione di diritto interno garantisce infatti che l'importo del vantaggio sia limitato al costo netto di queste infrastrutture non economiche ⁽⁶⁴⁾. L'esenzione dall'imposta sulle società, il cui importo è proporzionale al profitto realizzato, determina pertanto un vantaggio non rapportabile all'eventuale costo di finanziamento di infrastrutture non economiche.
- (73) La Commissione è quindi del parere che i porti in questione beneficino di un vantaggio ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, che corrisponde alla differenza tra l'imposta sulle società che i porti avrebbero dovuto pagare per le loro attività economiche e la quota dell'imposta sulle persone giuridiche che può essere attribuita a tali attività economiche.

5.1.3. RISORSE STATALI E IMPUTABILITÀ ALLO STATO

- (74) Conformemente all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, solo gli aiuti concessi dagli Stati membri ovvero mediante risorse statali sono considerati aiuti di Stato. Secondo una giurisprudenza costante, la rinuncia a risorse che, in linea di principio, avrebbero dovuto essere versate al bilancio dello Stato costituisce un trasferimento di risorse statali ⁽⁶⁵⁾.
- (75) Contrariamente a quanto sostenuto dalle autorità belghe, quando la tassazione delle attività economiche dei porti a titolo dell'imposta sulle persone giuridiche comporta per il contribuente una tassazione più favorevole di quella cui sarebbe sottoposto a titolo dell'imposta sulle società (cfr. sezione 5.1.2 relativa all'esistenza di un vantaggio economico), ne consegue per lo Stato una perdita di gettito fiscale.
- (76) La Commissione considera pertanto che la misura in questione costituisce un trasferimento di risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (77) Inoltre, dal momento che il sistema tributario in questione fa parte della legislazione belga e che non è imposto al Belgio dalla legislazione dell'Unione, esso è imputabile allo Stato ⁽⁶⁶⁾.

5.1.4. SELETTIVITÀ

- (78) Per essere considerata «aiuto di Stato», una misura deve essere selettiva, ovvero favorire talune imprese o talune produzioni ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶³⁾ Cfr. articolo 225 del CIR.

⁽⁶⁴⁾ Cfr. punto 206 della comunicazione del 19 luglio 2016 e, nell'ambito dei SIEG, sentenza della Corte di giustizia del 24 luglio 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punti da 87 a 95.

⁽⁶⁵⁾ 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.

⁽⁶⁶⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 22 giugno 2006, *Regno del Belgio e Forum 187/Commissione*, cause riunite C-182/03 e C-217/03, ECLI:EU:C:2006:416, punto 128.

⁽⁶⁷⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 15 dicembre 2005, *Italia/Commissione*, C-66/02, EU:C:2005:768, punto 94.

- (79) Secondo una giurisprudenza costante ⁽⁶⁸⁾, la valutazione della selettività materiale di una misura intesa ad alleviare gli oneri normalmente gravanti sul bilancio di un'impresa, come nel caso di un'esenzione fiscale, comprende tre fasi: in un primo momento, è necessario individuare il regime tributario comune o «normale» (chiamato «sistema di riferimento») applicabile nello Stato membro interessato. Successivamente occorre valutare se la misura considerata costituisce una deroga a tale sistema, in quanto introduce differenziazioni tra operatori che si trovano, sotto il profilo dell'obiettivo perseguito dal suddetto sistema tributario di riferimento, in una situazione fattuale e giuridica analoga. In tal caso, la misura è a priori selettiva. In terza e ultima analisi occorre valutare se la deroga è giustificata dalla natura o dalla struttura generale - in altri termini, dalla logica intrinseca - del sistema tributario di riferimento ⁽⁶⁹⁾. In merito a questa terza fase, spetta allo Stato membro dimostrare che tale trattamento fiscale differenziato discende direttamente dai principi informativi o basilari del suo sistema tributario ⁽⁷⁰⁾.
- (80) Nel corso del procedimento le autorità belghe hanno sostenuto prima una tesi, poi un'altra. Nelle risposte al questionario inviato il 3 luglio 2013 dai servizi della Commissione, le autorità belghe hanno prima indicato che l'articolo 180, punto 2, del CIR era la base giuridica dell'esenzione dei porti dall'ISoc. Successivamente, nei commenti del 19 dicembre 2016, le stesse autorità hanno invece sostenuto che i porti non sono assoggettati all'ISoc per effetto della semplice applicazione delle norme generali di cui agli articoli 1 e 2 del CIR, perché i porti non sono «società» ai sensi dell'articolo 2 del CIR.
- (81) La nozione di aiuto di Stato è una nozione oggettiva e solo gli effetti della misura devono essere presi in considerazione. Non si contesta il fatto che i porti belgi non paghino l'ISoc, ma il fondamento di questo non pagamento dell'ISoc può essere, secondo le autorità belghe, l'articolo 180, punto 2, del CIR oppure gli articoli 1 e 2 del CIR.

5.1.4.1. Valutazione della selettività ove la base giuridica del non pagamento dell'ISoc da parte dei porti belgi sia costituita dagli articoli 1 e 2 del CIR

- (82) Nei commenti del 19 dicembre 2016, le autorità belghe sostengono che l'articolo 180, punto 2, del CIR non abbia portata giuridica, ma che sia puramente dichiarativo. La sua soppressione non avrebbe alcuna incidenza sulla situazione dei porti dal punto di vista dell'ISoc. Secondo le autorità belghe, i porti sarebbero esenti dall'ISoc in applicazione degli articoli 1 e 2 del CIR e dei criteri generali del sistema tributario belga. Le autorità belghe sostengono infatti che i porti non siano «società» ai sensi degli articoli 1 e 2 del CIR.
- (83) Secondo tale configurazione, il sistema di riferimento sarebbe costituito dagli articoli 1 e 2 del CIR, secondo cui le «società» sono soggette all'ISoc, mentre le persone giuridiche residenti diverse dalle società sono assoggettate all'IPM. Secondo le autorità belghe, i porti sarebbero necessariamente soggetti all'IPM dal momento che non sono «società». Sempre secondo le autorità belghe, l'articolo 180, punto 2, del CIR, che non fa che tirare le conseguenze delle norme generali contenute agli articoli 1 e 2, non costituirebbe pertanto una deroga al sistema di riferimento, ma addirittura ne farebbe parte integrante. Nella misura in cui i porti non sarebbero delle «società», le norme relative all'IPM potrebbero anche essere considerate un sistema di riferimento più ristretto.
- (84) Quest'interpretazione si basa quindi fondamentalmente sull'ipotesi che la natura delle attività esercitate dai porti porterebbe necessariamente a escludere di considerare i porti come «società» ai fini dell'imposta sul reddito (delle persone giuridiche residenti), mentre essi costituiscono delle «imprese» ai sensi dell'articolo 107 del TFUE, come precedentemente stabilito. Tuttavia, né le osservazioni del Belgio né quelle dei terzi apportano elementi convincenti sulla fondatezza di tale ipotesi.
- (85) La Commissione ritiene al contrario che i porti siano in linea di principio delle «società» ai fini dell'imposta sul reddito per gran parte delle loro attività e che i porti esercitino attività economiche tali da poter essere qualificati come «imprese» ai sensi dell'articolo 107 del TFUE. Del resto, nessuna disposizione di diritto nazionale mette in discussione questa qualificazione come società.

⁽⁶⁸⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 6 settembre 2006, Portogallo/Commissione, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, punto 56; sentenza della Corte di giustizia dell'8 settembre 2011, *Paint Graphos e.a.*, cause riunite da C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, punto 49.

⁽⁶⁹⁾ Ciò si verifica quando una misura discende direttamente dai principi informativi o basilari intrinseci del sistema di riferimento o quando scaturisce da meccanismi inerenti al sistema necessari per il suo funzionamento e la sua efficacia (cfr. sentenza della Corte di giustizia dell'8 settembre 2011, *Paint Graphos e.a.*, cause riunite da C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, punto 69).

⁽⁷⁰⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 6 settembre 2006, Portogallo/Commissione, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, punto 81; sentenza della Corte di giustizia dell'8 settembre 2011, *Paint Graphos e.a.*, cause riunite da C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, punto 65.

- (86) La Commissione osserva infatti che l'ipotesi su cui si fonda il ragionamento delle autorità belghe contraddice non solo il commento ufficiale del CIR, ma anche altri testi interni e le prese di posizione ufficiali del governo belga. In tal senso, il commento ufficiale del CIR indica che le persone giuridiche «incondizionatamente» escluse dall'ISoc (in particolare i porti, in virtù dell'articolo 180, punto 2, del CIR) dovrebbero *«in linea di principio essere considerate contribuenti soggetti all'ISoc»* ⁽⁷¹⁾. Inoltre, considerata la loro forma giuridica (e le caratteristiche solitamente connesse a tale forma), anche la maggior parte dei porti di cui all'articolo 180, punto 2, del CIR - che sono SA, SPRL o autorità municipali autonome - dovrebbe di norma essere assoggettata all'IS ⁽⁷²⁾. Per giunta, lo stesso decreto portuale fiammingo del 2 marzo 1999 contiene indicazioni sul carattere industriale ⁽⁷³⁾ e/o commerciale ⁽⁷⁴⁾ delle attività portuali e quindi sulla loro classificazione come «società» ai sensi dell'articolo 2 del CIR, il che dovrebbe comportare il loro assoggettamento all'ISoc. Analogamente, lo stesso governo del Belgio ha considerato dinanzi alla Corte costituzionale belga che, tra altre società e persone giuridiche di cui agli articoli 180 e 220, punto 2, del CIR, i porti sono *«effettivamente persone giuridiche dedite a un'attività o ad operazioni lucrative ai sensi dell'articolo 2 del CIR»* ⁽⁷⁵⁾. Anche il vice primo ministro e ministro delle Finanze e del commercio estero ha considerato dinanzi alla Camera dei rappresentanti del Belgio che i porti belgi sono imprese pubbliche che, in assenza dell'esenzione incondizionata di cui all'articolo 180 del CIR, sono soggette all'ISoc in applicazione degli articoli 1, 2 e 179 del CIR ⁽⁷⁶⁾. Infine, i porti non sono naturalmente e direttamente soggetti all'IPM, ma solo in quanto specificatamente esenti dall'ISoc ai sensi dell'articolo 180, punto 2, del CIR, in base alla formulazione stessa dell'articolo 220, punto 2 del CIR, il che contraddice l'interpretazione delle autorità belghe secondo cui i porti non pagano l'ISoc perché sono per natura soggetti all'IPM in quanto persone giuridiche residenti diverse dalle «società».
- (87) Pertanto la Commissione non condivide la posizione secondo cui, anche in caso di soppressione dell'articolo 180, punto 2, i porti non sarebbero comunque soggetti all'ISoc in applicazione dei criteri generali degli articoli 1 e 2 del CIR. Alla luce degli elementi di cui al punto precedente, la Commissione ritiene al contrario che, in applicazione delle norme generali del diritto interno belga, i porti, che sono «società» ai sensi dell'articolo 2 del CIR, dovrebbero essere soggetti all'ISoc, laddove non ne siano formalmente e incondizionatamente esenti ai sensi dell'articolo 180, punto 2, del CIR. Per gli stessi motivi la Commissione contesta che le norme relative all'IPM costituiscano il sistema di riferimento per la tassazione dei porti.
- (88) Nei commenti delle autorità belghe e di alcuni interessati si legge che l'esenzione dei porti dall'ISoc scaturirebbe, oltre che dalle norme generali del CIR (articoli 1 e 2), da altre norme generali del diritto interno (un principio generale del diritto, una norma giurisprudenziale che prevede che i servizi, i compiti e i beni pubblici non siano tassati se la legge non lo dispone espressamente e la stessa Costituzione belga).

⁽⁷¹⁾ Cfr. commento 179/2: «Si richiama fin d'ora l'attenzione sul fatto che, benché possano in linea di principio essere considerate contribuenti soggetti all'ISoc, sono escluse dall'ISoc ai sensi degli articoli da 180 a 182 del CIR 92: 1) le persone giuridiche «incondizionatamente» escluse dall'ISoc (cfr. commento dell'articolo 180 del CIR 92); [...]».

⁽⁷²⁾ Cfr. commento 179/16: «Le società commerciali belghe (SA, SCA, Snc, SCS, SPRL, SC e SCRIS) vengono di norma costituite per esercitare un'attività lucrativa. In genere esse sono quindi effettivamente dedite a una qualche impresa industriale, commerciale o agricola o a un'occupazione lucrativa, oppure a entrambe, e tutti gli utili e i profitti di qualunque tipo da esse realizzati devono essere considerati frutto di tale attività». Cfr. anche i punti A.2.1 e B3.1. della sentenza n. 148/2012 della Corte costituzionale del 6 dicembre 2012 (M.B., 29 gennaio 2013). In risposta a un'interrogazione parlamentare, il ministro delle Finanze ha dichiarato la necessità di valutare caso per caso se le autorità municipali autonome siano assoggettate all'ISoc o all'IPM in base al tipo di attività esercitate. Dal momento che in virtù del regio decreto del 10 aprile 1995 queste attività devono essere di carattere industriale o commerciale, è possibile ritenere, secondo il ministro, che le autorità municipali autonome siano di norma assoggettate all'ISoc (QRVA, Camera, 1996-1997, n. 86, 16 giugno 1997, pagg. 11749-11750; QRVA, Camera, 2001-2002, 26 marzo 2002, CRIV 50 COM 702, pagg. 8-9).

⁽⁷³⁾ Cfr. articolo 25, paragrafo 2: «Il governo fiammingo è autorizzato a istituire una commissione di concertazione comune. Viene definito un piano di promozione quinquennale basato su un modello di economia industriale».

⁽⁷⁴⁾ Cfr. articolo 26, paragrafo 1: «Le contestazioni tra le autorità portuali in materia di gestione, in particolare sulle attività commerciali delle autorità portuali [...], sono sottoposte alla commissione portuale per i contenziosi [...]».

⁽⁷⁵⁾ Cfr. la sentenza n. 136/98 del 16 dicembre 1998 (Moniteur belge, del 6 gennaio 1999, pag. 261), punto A.7.1: «Secondo il Consiglio dei ministri, le società e le persone giuridiche di cui all'articolo 220, punto 2, del C.I.R. si trovano effettivamente in situazioni analoghe. Benché l'articolo 180 del CIR escluda le suddette persone giuridiche dall'imposta sulle società, si tratta effettivamente di persone giuridiche dedite a un'attività o ad operazioni lucrative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, punti 1 e 2, del CIR». Cfr. anche il punto A.7.2: «Tra le persone giuridiche di cui all'articolo 220, punti 1 e 3 e quelle di cui all'articolo 220, punto 2 [ovvero i porti] esiste un criterio di distinzione oggettivo, nel senso che solo quest'ultima categoria è dedita a operazioni lucrative [...]».

⁽⁷⁶⁾ Riunione pubblica del 29 gennaio 1997, commissione delle Finanze e del bilancio, interpellanza del sig. Jacques Simonet al vice primo ministro e ministro delle Finanze e del commercio estero sull'assoggettamento dei porti belgi all'imposta sulle persone giuridiche (n. 1017). Cfr. <http://www3.dekamer.be/digidocanha/K0112/K01120466/K01120466.PDF>, pag. 5.

- (89) Alla luce degli elementi suindicati, la Commissione considera che la normale applicazione delle norme generali del diritto belga condurrebbe ad assoggettare i porti all'ISoc per quanto concerne i redditi delle loro attività economiche.
- (90) Del resto anche se, contrariamente a quanto appena dimostrato dalla Commissione, le norme nazionali in questione - o la loro interpretazione da parte dell'amministrazione - fossero tali da determinare un non pagamento dell'ISoc da parte dei porti belgi, queste stesse norme introdurrebbe una discriminazione tra «imprese» che esercitano attività economiche ai sensi dell'articolo 107 del TFUE (cfr. sezione 5.1.1.). Alla stregua dell'articolo 180, punto 2, del CIR nell'analisi precedentemente illustrata dalla Commissione, queste norme o l'intero sistema belga di tassazione dei redditi sarebbero quindi all'origine dei vantaggi concessi ad alcune «imprese» (ovvero, i porti), mentre sul fronte degli utili ricavati da «attività economiche» queste stesse imprese si trovano in una situazione paragonabile a quella delle altre imprese (persone giuridiche residenti) soggette all'ISoc rispetto all'obiettivo dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche residenti che è di tassare gli utili. Secondo la Commissione, i porti non sono retti «*da principi di funzionamento peculiari, che [li] differenziano nettamente dagli altri operatori economici*» soggetti all'ISoc ⁽⁷⁷⁾. In particolare, il fatto che i porti non perseguano scopo di lucro ⁽⁷⁸⁾ non è un motivo sufficiente per ritenere che essi si trovano in una situazione diversa da quella degli altri operatori assoggettati all'ISoc. Stando a quest'ipotesi, lo stesso sistema belga sarebbe selettivo ⁽⁷⁹⁾.
- (91) Pertanto, anche se la base giuridica del non pagamento dell'ISoc da parte dei porti belgi fosse costituita dagli articoli 1 e 2 del CIR, questo non pagamento sarebbe una misura *prima facie* selettiva per quanto riguarda le attività economiche dei porti.

5.1.4.2. **Valutazione della selettività ove la base giuridica del non pagamento dell'ISoc da parte dei porti belgi sia costituita dall'articolo 180, punto 2, del CIR**

- (92) Come emerge dalle considerazioni precedenti, la Commissione ritiene che l'articolo 180, punto 2, del CIR costituisca l'unica base giuridica del non pagamento dell'ISoc da parte dei porti belgi e che in assenza di tale disposizione i porti pagherebbero l'ISoc come ogni altra società o impresa che ricava redditi imponibili da un'attività economica.

5.1.4.2.1. **Sistema di riferimento e deroga a tale sistema**

- (93) Nella fattispecie, il **sistema di riferimento** è costituito, secondo la Commissione, dalle norme fiscali generali derivanti dagli articoli 1 e 2 del CIR. Per quanto riguarda le persone giuridiche residenti in Belgio, l'articolo 1 del CIR stabilisce un sistema dualistico di tassazione dei redditi in cui le «società» sono assoggettate all'ISoc, mentre le «persone giuridiche diverse dalle società» sono soggette all'IPM. L'articolo 2 del CIR illustra i criteri che permettono di definire una «società» e di stabilire quindi le persone giuridiche che saranno assoggettate all'ISoc e, per eliminazione, quelle i cui redditi saranno sottoposti all'IPM. L'articolo 179 conferma che i contribuenti assoggettati all'ISoc sono le società residenti.
- (94) L'articolo 180, punto 2, del CIR costituisce una **deroga** a queste norme fiscali generali. Infatti esso esenta incondizionatamente i porti dall'ISoc, senza applicare i criteri generali di ripartizione tra ISoc e IPM di cui agli articoli 1 e 2, ovvero senza tenere conto della qualificazione dei suddetti porti come «società» (o meno) ⁽⁸⁰⁾.
- (95) Nella misura in cui, per i motivi esposti al punto (86), i porti sono «società» ai sensi dell'articolo 1 del CIR, il sistema di riferimento per la tassazione dei redditi dei porti può anche essere definito in modo più ristretto come l'insieme delle norme relative all'imposta sulle società (ISoc), ovvero gli articoli 1 e 179 del CIR che prevedono che le «società» residenti siano soggette all'ISoc, definita come «*un'imposta sul reddito complessivo*».

⁽⁷⁷⁾ Nella sentenza dell'8 settembre 2011 (sentenza *Paint Graphos e.a.*, cause riunite da C-78/08 a C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, punti 55 e seguenti), la Corte di giustizia constata che costituiscono «principi di funzionamento peculiari» il principio della preminenza della persona, la regola «una persona, un voto» e la gestione a vantaggio dei membri dell'entità interessata, tutte caratteristiche che non sono presenti nel caso dei porti.

⁽⁷⁸⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 10 gennaio 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze e.a.*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punti 136 e 137.

⁽⁷⁹⁾ Cfr. la sentenza della Corte di giustizia del 15 novembre 2011, *Commissione e Spagna/Government of Gibraltar e Regno Unito*, cause riunite C-106/09 P e C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, punti 101 e seguenti.

⁽⁸⁰⁾ Di seguito è esaminata l'interpretazione secondo cui l'articolo 180, punto 2, del CIR non fa che applicare ai porti le norme generali, non ritenendoli delle «società».

- (96) Alla luce di questo sistema di riferimento, l'articolo 180, punto 2, del CIR costituisce espressamente una deroga (è questa la sua ragion d'essere), in quanto sottrae i porti al campo di applicazione dell'articolo 179 e all'ISoc, anche se questi porti sono poi soggetti all'IPM in virtù dell'articolo 220, punto 2, del CIR. In assenza dell'esenzione esplicita e specifica contenuta all'articolo 180, punto 2, del CIR, i porti belgi - come le altre società residenti - sarebbero di diritto effettivamente assoggettati all'ISoc.

5.1.4.2.2. Deroga al sistema di riferimento che introduce differenziazioni tra operatori che si trovano, sotto il profilo dell'obiettivo perseguito dal sistema tributario di riferimento, in una situazione fattuale e giuridica analoga

- (97) Da quanto precede emerge che l'articolo 180, punto 2, del CIR costituisce una deroga alle norme generali di tassazione dei redditi delle «società» (sia in riferimento alle norme generali degli articoli 1 e 2 del CIR, sia in riferimento alle norme meno generali dell'articolo 179 del CIR) e introduce differenziazioni tra operatori che si trovano, sotto il profilo dell'obiettivo perseguito dal sistema tributario di riferimento, in una situazione fattuale e giuridica analoga. Indipendentemente dal sistema di riferimento considerato (ISoc o tassazione dei redditi delle persone giuridiche residenti in generale), l'obiettivo dell'imposta sul reddito è quello di tassare i redditi ed è sotto questo profilo che, per quanto riguarda gli utili delle loro attività economiche, tutte le imprese sono nella stessa situazione fattuale e giuridica.
- (98) Il fatto che i porti non perseguirebbero scopo di lucro o che sarebbero meno attenti al rendimento degli investimenti a breve termine non conduce a una diversa valutazione. È stato stabilito che un'esenzione fiscale a favore di imprese senza scopo di lucro che esercitano attività economiche è in generale considerata selettiva, benché sia concessa alla luce dell'obiettivo del legislatore nazionale di favorire enti ritenuti socialmente meritevoli⁽⁸¹⁾. Il fatto che i porti belgi siano posseduti e controllati da autorità pubbliche o (escluse le attività economiche) che esercitino attività non economiche, come incarichi di competenza delle autorità pubbliche, non implica che essi siano in una situazione fattuale e giuridica diversa per quanto riguarda l'applicazione dell'imposta sulle società ai redditi generati dalle loro attività economiche.
- (99) La misura in questione è quindi *prima facie* selettiva per quanto riguarda le attività economiche dei porti.

5.1.4.3. Giustificazione in base alla natura o alla struttura generale del sistema di riferimento

- (100) Come precedentemente indicato, spetta allo Stato membro dimostrare che la deroga è giustificata dalla natura o dalla struttura generale del sistema tributario di riferimento. Nell'ultima parte dell'analisi in tre fasi, solo le caratteristiche inerenti al sistema tributario di riferimento possono giustificare un trattamento differenziato.
- (101) La conformità di una misura al diritto interno non può in quanto tale costituire una giustificazione in base alla struttura del sistema finché non è dimostrato che tale giustificazione scaturisce dalle caratteristiche inerenti al sistema tributario di riferimento⁽⁸²⁾.
- (102) In ogni caso la decisione n. 151/2016 della Corte costituzionale belga del 1° dicembre 2016 non ha la portata giuridica che le autorità belghe cercano di attribuirle. Infatti questa decisione non riguarda l'esenzione dei porti dall'ISoc in base al diritto degli aiuti di Stato, ma l'assoggettamento all'ISoc delle associazioni intercomunali, delle strutture di cooperazione e delle associazioni di progetto in base ai principi di uguaglianza e di non discriminazione, tanto che l'assenza di discriminazione nel diritto nazionale non pregiudica l'assenza di selettività ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (103) Parimenti, dal momento che il criterio determinante per l'assoggettamento all'ISoc o all'IPM è l'esercizio di un'«attività» o di «operazioni lucrative» da parte dell'entità interessata (cfr. articolo 2 del CIR), i fatti adottati - secondo cui i porti sarebbero esenti dall'ISoc perché non distribuiscono profitti ma li reinvestono, perché perseguono un obiettivo che va oltre il loro singolo interesse, perché non hanno come scopo statutario quello di realizzare profitti, perché rientrano nella categoria delle autorità pubbliche e perché eseguono compiti di interesse generale - non bastano a giustificare un trattamento fiscale più favorevole di quello delle altre società residenti in base ai principi basilari del sistema tributario. Del resto, anche altre imprese reinvestono i propri profitti, perseguono

⁽⁸¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 10 gennaio 2006, Cassa di Risparmio di Firenze e.a., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punti 136 e 137.

⁽⁸²⁾ Il diritto nazionale può stabilire la conformità di una misura alle norme superiori in base a criteri diversi dal corretto funzionamento del sistema fiscale.

obiettivi o producono effetti sull'economia che vanno oltre il loro singolo interesse ⁽⁸³⁾, senza per questo essere esenti dall'ISoc. Analogamente, possono essere assoggettate all'IPM entità che non rientrano nella categoria delle autorità pubbliche (come le associazioni senza scopo di lucro), sempre che rispettino il criterio generale di cui all'articolo 2 del CIR, il che significa che nemmeno l'appartenenza alla sfera pubblica è rilevante rispetto alle norme nazionali. Quindi, pur non perseguendo per statuto scopo di lucro, queste associazioni possono essere assoggettate all'ISoc in applicazione dei criteri generali degli articoli 1 e 2 del CIR se esercitano un'«attività» oppure «operazioni lucrative».

- (104) La considerazione addotta, secondo cui le risorse dei porti non sempre ne coprono i costi, non può giustificare un'esenzione dall'imposta sulle società, perché in una situazione di assenza di profitto non sono dovute imposte in applicazione del sistema normale di tassazione dei redditi e perché una perdita può essere riportata e imputata agli utili futuri eventualmente tratti dalle attività economiche, il che significa che un'esenzione è superflua e che ha conseguenze solo quando il porto realizza un utile imponibile. La Commissione osserva che nel periodo 2004-2014 (11 esercizi) il risultato dei porti di Anversa, Gand, Zeebrugge e Ostenda è stato quasi sempre positivo (un risultato negativo per Anversa nel 2011 e un risultato negativo per Ostenda nel 2013), tanto che la giustificazione invocata è teorica e addirittura contraddetta dai fatti. Tra l'altro non sono previste per le altre «società» esenzioni dall'ISoc simili a quella di cui beneficiano i porti nel caso in cui le risorse di queste ultime non ne coprono i costi.
- (105) Nello stesso ordine di idee, l'esenzione dei porti dall'ISoc non può essere giustificata nemmeno dal fatto che alcuni costi non inerenti all'oggetto sociale di un'impresa non siano deducibili dall'ISoc, in applicazione dell'articolo 49 del CIR. Secondo l'articolo 49 del CIR, «sono deducibili le spese che il contribuente ha effettuato o sostenuto durante il periodo imponibile al fine di conseguire o di conservare i redditi imponibili». Innanzitutto, l'esenzione dei porti dall'ISoc non è legata al fatto che questi ultimi sarebbero finanziariamente penalizzati dall'articolo 49 del CIR: l'esenzione dall'ISoc riguarda tutti i profitti realizzati e non solo quelli derivanti dall'eventuale assenza di deducibilità di alcune spese in applicazione dell'articolo 49 del CIR. L'esenzione dei porti dall'ISoc non è pertanto giustificata da un principio basilare del sistema tributario belga, anche ipotizzando che l'articolo 49 del CIR lo sia. Tra l'altro, né le autorità belghe né le parti interessate dimostrano perché, alla luce dell'obiettivo della misura ⁽⁸⁴⁾ e della sua formulazione, tale disposizione sarebbe effettivamente tale da ostacolare la deducibilità dei costi delle attività non economiche di interesse generale dei porti. D'altronde, i porti di Anversa e di Zeebrugge presentano questo problema solo come un rischio e non come un fatto accertato.
- (106) Inoltre, il fatto che l'esenzione dei porti dall'ISoc, così come l'esenzione dall'imposta sui beni del demanio pubblico o privato a favore di alcune persone pubbliche assegnate a un servizio pubblico scaturirebbero da un principio generale del diritto, o addirittura dalla stessa Costituzione belga, ammesso che tale fatto sia accertato ⁽⁸⁵⁾, non può necessariamente giustificare in quanto tale l'esenzione in base alla natura o alla struttura generale del sistema, nella misura in cui le eventuali considerazioni contemplate dal costituente o dalle giurisdizioni nazionali possono essere esterne al corretto funzionamento del sistema tributario o ai suoi principi basilari.
- (107) Infine le motivazioni delle autorità belghe e delle parti interessate relative ai criteri sviluppati dalla giurisprudenza nazionale per valutare se una persona giuridica è una «società» ai sensi degli articoli 1 e 2 del CIR (in particolare, assenza di metodi industriali e commerciali) sono inefficaci per dimostrare la giustificazione della misura attraverso la logica intrinseca del sistema tributario, nella misura in cui tali motivazioni mirano in realtà a dimostrare che i porti non sono «società»; in tal caso, l'assenza di assoggettamento all'ISoc sarebbe selettiva proprio per la scelta dei criteri utilizzati per determinare i limiti del sistema di riferimento (cfr. supra) e non per effetto di una deroga a questo sistema di riferimento che potrebbe eventualmente essere giustificata.

⁽⁸³⁾ Svolgono compiti di interesse generale anche alcuni soggetti come le associazioni intercomunali che in Belgio sono state recentemente assoggettate all'ISoc. Cfr. il punto 19.1 della sentenza n. 151/2016 del 1° dicembre 2016 della Corte costituzionale belga che ricorda che le associazioni intercomunali sono state «create per scopi di interesse pubblico» e che esse «provvedono ad assolvere un obbligo municipale».

⁽⁸⁴⁾ Secondo il punto 11 del commento ufficiale dell'articolo 49, la non deducibilità riguarda «operazioni puramente private», mentre nel presente procedimento si sostiene che le spese effettuate per l'interesse generale non siano deducibili.

⁽⁸⁵⁾ I commenti ricevuti dalla Commissione riguardano i beni delle pubbliche amministrazioni che «per natura» sono oggetto dell'articolo 220, punto 1, del CIR, ovvero «Stato, comunità, regioni, province, agglomerati, federazioni di comuni, comuni, centri pubblici intercomunali di intervento sociale, centri culturali pubblici, ma anche polder e wateringue» e non i beni dei porti: non sono oggetto di quest'articolo né le autorità portuali municipali autonome, né gli altri tipi di porti belgi di cui al punto (13) e alla nota 12.

5.1.5. DISTORSIONE DELLA CONCORRENZA E INCIDENZA SUGLI SCAMBI

- (108) Per essere considerata «aiuto di Stato», la misura deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza ed essere tale da incidere sugli scambi tra Stati membri. Questi due criteri sono strettamente legati.
- (109) Secondo la giurisprudenza, si riscontra di norma una distorsione della concorrenza quando lo Stato concede un vantaggio finanziario a un'impresa in un settore liberalizzato dove esiste, o potrebbe esistere, una situazione di concorrenza ⁽⁸⁶⁾. Orbene è incontestabile che nel settore dei porti esiste la concorrenza e che essa è esacerbata dalla natura e dalle caratteristiche specifiche del trasporto, soprattutto quello marittimo e il trasporto per vie interne. I servizi di trasporto erogati dai porti sono, almeno in parte, in concorrenza con quelli offerti da o in altri porti, oltre con quelli di altri prestatori di trasporto in Belgio e in altri Stati membri.
- (110) Pertanto, nell'ambito della consultazione pubblica delle parti interessate su un progetto di regolamento in ambito portuale, «tutte le parti interessate hanno sottolineato la necessità di creare nell'UE condizioni di concorrenza stabili ed eque a livello [...] interportuale (concorrenza tra i porti)» ⁽⁸⁷⁾. Allo stesso modo, i porti – in particolare quelli interni e in generale tutto il trasporto per vie navigabili di cui essi costituiscono una componente - sono in concorrenza con altre forme di trasporto. Del resto, la concorrenza è particolarmente forte tra i porti delle coste belghe e olandesi (in tal senso, si parla spesso della zona Amsterdam – Rotterdam – Anversa).
- (111) La misura è tale da incidere sugli scambi all'interno dell'Unione e di falsare la concorrenza nella misura in cui essa rafforza la posizione dei beneficiari negli scambi internazionali.
- (112) Peraltro, sia la considerazione secondo cui in altri Stati membri esistono misure simili di aiuto di Stato, sia il comportamento della Commissione in merito a queste eventuali misure sono ininfluenti ai fini della qualificazione della misura in questione come aiuto di Stato: la misura a favore dei porti belgi di cui all'articolo 180, punto 2, del CIR ha infatti come conseguenza un miglioramento della loro situazione concorrenziale rispetto a una situazione di riferimento in cui sarebbero tassati nelle normali condizioni del sistema dell'imposta sulle società ⁽⁸⁸⁾.
- (113) Inoltre, anche se si può considerare che i porti beneficiano di un monopolio legale per offrire i loro servizi nel porto che gestiscono, i servizi di trasporto che offrono sono almeno in parte in concorrenza con quelli offerti da altri prestatori di trasporto, in particolare con i porti di altri Stati membri.
- (114) Il parere dell'autorità neerlandese della concorrenza citato dalle parti interessate non è rilevante nel presente procedimento di aiuto di Stato. Infatti, esso non riguarda la valutazione di un regime a norma dell'articolo 107 del TFUE, che richiede un esame specifico della condizione relativa alla concorrenza. D'altronde, l'articolo 25 del decreto portuale fiammingo del 2 marzo 1999 implica che le tariffe praticate dai porti influiscano sulla loro posizione concorrenziale ⁽⁸⁹⁾. L'esistenza di concorrenza tra porti europei è peraltro confermata dai commenti dei porti pubblici olandesi.
- (115) Tra l'altro, i riferimenti ai punti 211, 219 e 220 della comunicazione del 19 luglio 2016 sono nella fattispecie irrilevanti, in quanto non riguardano le infrastrutture portuali, che sono invece menzionate al punto 215. Quest'ultimo punto indica che «il finanziamento pubblico delle infrastrutture portuali favorisce un'attività economica ed è pertanto in linea di principio soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato» e che «i porti possono competere tra di loro e quindi anche il finanziamento delle infrastrutture portuali è idoneo a incidere sugli scambi tra Stati membri». Inoltre i punti

⁽⁸⁶⁾ Cfr. la sentenza della Corte di giustizia del 24 luglio 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁸⁷⁾ Cfr. la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti (COM/2013/ 296 def., punto 2.1) (GU C 327 del 12.11.2013, pag. 111). Cfr. anche la comunicazione della Commissione su una politica europea dei porti (COM/2007/ 616 def., punto II.4.2).

⁽⁸⁸⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 10 dicembre 1969, Commissione/Francia, cause riunite 6 e 11/69, ECLI:EU:C:1969:68, punto 21; sentenza della Corte di giustizia del 22 marzo 1977, *Steinike & Weinlig*, 78/76, ECLI:EU:C:1977:52, punto 24; sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998, *Vlaamse Gewest/Commissione*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, punto 54; sentenza della Corte di giustizia del 19 maggio 1999, Italia/Commissione, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, punto 21.

⁽⁸⁹⁾ Articolo 25, paragrafo 3: «Il governo fiammingo e le autorità portuali promuovono iniziative volte a realizzare [...] strutture tariffarie armoniose nei porti marittimi fiamminghi al fine di garantire loro una leale posizione concorrenziale». Articolo 25, paragrafo 4: «Quando le tariffe [...] sono palesemente contrarie all'interesse generale o vanno contro un'onesta concorrenza tra autorità portuali, il commissario portuale regionale deve sottoporre tali decisioni alla commissione di concertazione [...]».

219 e 220 della suddetta comunicazione indicano che gli aiuti alla costruzione delle infrastrutture in questione possono non avere effetti sul commercio intracomunitario o sulla concorrenza, ma la misura oggetto del presente procedimento non costituisce un aiuto alla costruzione dell'infrastruttura, bensì un aiuto operativo legato ai profitti realizzati nell'ambito dell'utilizzo di tale infrastruttura.

5.1.6. CONCLUSIONE

- (116) Alla luce delle motivazioni suesposte, l'esenzione fiscale di cui all'articolo 180, punto 2, del CIR a favore dei porti belgi costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, nella misura in cui i redditi esenti provengono dalle attività economiche esercitate dai porti.

5.2. COMPATIBILITÀ DELLA MISURA CON IL MERCATO INTERNO

- (117) Spetta allo Stato membro interessato dimostrare che le misure di aiuto di Stato possono essere considerate compatibili con il mercato interno. Orbene, nei vari contributi, commenti e risposte delle autorità belghe, queste ultime non hanno fornito nessuna argomentazione in merito alla compatibilità della misura. Secondo la regione vallona e i porti della Vallonia, l'articolo 93 e l'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE potrebbero costituire un adeguato fondamento della compatibilità della misura. Le autorità portuali di Anversa e di Zeebrugge affermano lo stesso in merito all'articolo 93 del TFUE.
- (118) In primo luogo, l'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE prevede che una compensazione per l'esercizio di compiti di servizio pubblico possa essere dichiarata compatibile con il mercato interno qualora essa soddisfi determinate condizioni ⁽⁹⁰⁾. La Commissione osserva tuttavia che la misura in questione, che lega l'importo dell'aiuto ai profitti realizzati, non è correlata e nemmeno limitata ai costi netti dei compiti di servizio pubblico ⁽⁹¹⁾, mentre questa è una condizione necessaria per riconoscere l'aiuto come compatibile ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE. Di conseguenza, la misura non può essere considerata una compensazione degli obblighi di servizio pubblico compatibile con il mercato interno e non è compatibile a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.
- (119) In secondo luogo, l'articolo 93 del TFUE indica che anche gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno. Se è vero che i porti svolgono un ruolo importante nello sviluppo del trasporto multimodale, non tutti gli investimenti dei porti rientrano nel campo d'applicazione dell'articolo 93 del TFUE, che è limitato agli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti. Del resto, l'esenzione dall'imposta sulle società non costituisce un aiuto all'investimento, ma un aiuto al funzionamento non riferito a investimenti specifici. La misura favorisce le imprese che realizzano maggiori profitti e che hanno quindi una capacità interna a priori superiore per finanziare investimenti. La misura non è nemmeno orientata alla compensazione del costo di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, come precedentemente sottolineato. Inoltre la misura - un'esenzione d'imposta - conduce a un vantaggio che è non soggetto a massimale a fronte di qualsiasi costo. Essa non è pertanto limitata all'importo necessario per il coordinamento dei trasporti, né al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio e non garantisce quindi il rispetto del principio di proporzionalità. Essa non presenta nemmeno un chiaro effetto di incentivazione. L'articolo 93 del TFUE non è quindi applicabile.
- (120) In terzo luogo e benché l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE non sia stato invocato né dal Belgio né dalle parti interessate, la Commissione valuta se la misura in questione 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. Tuttavia, per i motivi già illustrati (assenza di proporzionalità, assenza di effetto di incentivazione e assenza di legame con un obiettivo di interesse generale individuato), la Commissione ritiene che l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE non sia applicabile.

⁽⁹⁰⁾ Cfr. la 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. anche 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).

⁽⁹¹⁾ 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.

5.3. AIUTO ESISTENTE O NUOVO AIUTO

- (121) Le autorità belghe hanno spiegato che i porti sono stati assoggettati all'imposta sulle persone giuridiche a partire dagli anni 1960 e che prima di questo periodo i porti erano soggetti all'imposta cedolare, un'imposta simile a quella sulle persone giuridiche. Il trattamento fiscale riservato ai porti era legato anche allo status giuridico dei porti, che è cambiato nel corso del tempo. Secondo le autorità belghe, il sistema dell'imposta sulle persone giuridiche era già applicabile ai porti prima dell'entrata in vigore del trattato di Roma nel 1958. In base alle informazioni ricevute, i porti sarebbero quindi sempre stati esenti dall'imposta sulle società.
- (122) Conformemente all'articolo 1, lettera b), punto 1), del regolamento di procedura, i regimi di aiuto cui sia stata data esecuzione prima dell'entrata in vigore del trattato costituiscono regimi di aiuto esistenti.
- (123) In base alle informazioni disponibili, l'esenzione fiscale dall'imposta sulle società a favore dei porti era applicabile prima del 1958 e da allora non è stata sostanzialmente modificata. La misura è pertanto considerata un regime di aiuto esistente.

6. LA RICHIESTA DELLE AUTORITÀ DEL BELGIO DI CONCEDERE UN PERIODO TRANSITORIO AI PORTI BELGI

- (124) Per quanto riguarda la richiesta di periodo transitorio presentata dalle autorità belghe, la Commissione ricorda che in questa fase del procedimento relativo a un aiuto esistente, in linea di principio non può essere concesso un periodo transitorio tranne in circostanze eccezionali. Nella decisione finale la Commissione può concedere allo Stato membro interessato solo un tempo di attuazione ragionevole alla luce delle modifiche richieste.
- (125) La Commissione osserva inoltre che, dall'inizio della procedura di cooperazione avviata il 9 luglio 2014, le autorità belghe hanno già disposto di un certo periodo di tempo per riflettere su eventuali modifiche legislative. La Commissione osserva inoltre che non si tratta di assoggettare i porti all'imposta sulle società al 1° gennaio 2017, come temono le autorità belghe.
- (126) Conformemente al ruolo precipuo che le è riconosciuto dagli articoli 107 e 108 del TFUE, la Commissione deve diligentemente porre fine agli aiuti di Stato ritenuti incompatibili con il mercato interno e ristabilire le condizioni di un'equa concorrenza. Se in questa fase del procedimento la Commissione ritiene che ad alcune imprese sia concesso un aiuto incompatibile, essa non può in linea di principio sospendere il procedimento di aiuto di Stato in questione oppure concedere un periodo transitorio, in quanto significherebbe autorizzare per un periodo più lungo il versamento dell'aiuto incompatibile con il mercato interno; ciò sarebbe ingiusto anche rispetto ai concorrenti che non ricevono l'aiuto o che ricevono un aiuto d'importo inferiore. La Commissione osserva in tal senso che i porti olandesi, che dal 1° gennaio 2017 sono assoggettati all'imposta sulle società, le chiedono di sottoporre in tempi celeri i porti belgi all'imposta sulle società.
- (127) Come precedentemente osservato, l'eventuale esistenza di altri aiuti di Stato a favore di altri porti in altri Stati membri non giustifica una sospensione del procedimento o un rinvio dell'entrata in vigore delle misure nazionali che attuano la decisione della Commissione. Un tale rinvio avrebbe come effetto quello di prorogare le attuali distorsioni tra i porti del nord Europa, in particolare tra i porti belgi, i porti olandesi già indicati, e i porti francesi, in quanto questi sono oggetto di una decisione simile e parallela, che abolisce le esenzioni fiscali di cui sono attualmente beneficiari.
- (128) Inoltre, il fatto che la Commissione avrebbe asseritamente lasciato ai Paesi Bassi un periodo di esecuzione più lungo nel caso SA.25338 ⁽⁹²⁾ non è rilevante per sostenere la richiesta di periodo transitorio nel caso di specie. La Commissione tratta tutti gli Stati membri allo stesso modo e ogni caso è esaminato in base alle sue caratteristiche proprie; il caso neerlandese non può quindi essere paragonato a quello belga. Del resto, nella decisione finale la Commissione ha esplicitamente rifiutato di concedere ai Paesi Bassi un periodo transitorio, nonostante l'esistenza di misure simili tuttora in vigore in altri Stati membri. Occorre peraltro notare che i Paesi Bassi hanno dovuto mettere fine ai vantaggi fiscali in questione prima del Belgio e questo non è tale da favorire i loro porti.
- (129) Inoltre, le motivazioni addotte dalle autorità belghe relativamente alle difficoltà di messa in conformità alla luce del diritto interno non costituiscono nella fattispecie circostanze eccezionali tali da giustificare un periodo transitorio. In particolare, come precedentemente osservato dalla Commissione, la soppressione dell'articolo 180, punto 2, del CIR dovrebbe essere in linea di principio sufficiente per assoggettare i porti all'ISoc. Per di più, il fatto che il passaggio di una persona giuridica dall'IPM all'ISoc non sia espressamente disciplinato dal diritto

⁽⁹²⁾ Cfr. la decisione (UE) 2016/634 della Commissione, del 21 gennaio 2016, relativa all'aiuto di Stato SA.25338 (2014/C) (ex E 3/2008 ed ex CP 115/2004) al quale i Paesi Bassi hanno dato esecuzione — Esenzione dall'imposta sulle società per le imprese pubbliche (GUL 113 del 27.4.2016, pag. 148).

fiscale belga non costituisce una motivazione sufficiente. L'amministrazione fiscale belga ha la possibilità (e ne fa uso) di riqualificare l'attività di un soggetto sottoposto all'IPM in attività sottoposta all'ISoc, in assenza di una misura legislativa che sancisca tale passaggio. Infine le autorità belghe non spiegano perché la soppressione di un'esenzione incondizionata dei porti dall'ISoc sia contraria al principio di uguaglianza, anche ammettendo che tale circostanza tratta dal diritto interno sia pertinente ai fini della concessione di un periodo transitorio. Al contrario, la recente riforma volta ad assoggettare le associazioni intercomunali belghe all'ISoc, in passato esenti dall'ISoc e soggette all'IPM (come pure nel caso dei porti), è stata presentata dal governo belga come una riforma tesa a promuovere la parità di trattamento ⁽⁹³⁾.

- (130) Del resto, la Commissione non ha mai approvato la misura in questione, che non è mai stata notificata dalle autorità belghe. I principi di legittimo affidamento e di certezza del diritto non sono quindi applicabili nel caso di specie: dal momento che la misura è un aiuto esistente, la Commissione non può ordinare il recupero degli aiuti concessi nel passato.

7. LE RICHIESTE DEI PORTI OLANDESI

- (131) Per quanto riguarda la richiesta dei porti olandesi di rinviare il loro assoggettamento all'imposta sulle società, la Commissione ricorda che il presente procedimento non riguarda i porti olandesi ma quelli belgi. Nella decisione finale relativa al caso SA.25338 sui porti olandesi ⁽⁹⁴⁾, la Commissione ha d'altronde rifiutato di rinviare l'assoggettamento dei porti olandesi all'imposta sulle società per gli stessi motivi di principio di cui alla presente decisione. Del resto, l'assoggettamento dei porti olandesi all'imposta sulle società scaturisce dal diritto nazionale neerlandese e in ogni caso la Commissione non è in grado, nell'ambito dell'articolo 107 del TFUE, di imporre a uno Stato membro di modificare la propria legislazione per concedere aiuti di Stato ad alcuni operatori.

8. CONCLUSIONE

- (132) L'esenzione dall'imposta sulle società a favore dei porti belgi di cui all'articolo 180, punto 2, del CIR costituisce un regime di aiuto di Stato esistente incompatibile con il mercato interno.
- (133) Occorre pertanto che le autorità belghe pongano fine all'esenzione dall'imposta sulle società e che sottopongano i soggetti interessati all'imposta sulle società. È opportuno che questa misura sia adottata entro la fine dell'anno civile in corso alla data della presente decisione e che sia applicata ai redditi delle attività economiche generati al più tardi a partire dall'inizio dell'esercizio successivo a quello della sua adozione.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'esenzione dall'imposta sulle società a favore dei porti belgi di cui all'articolo 180, punto 2, del CIR costituisce un regime di aiuto di Stato esistente incompatibile con il mercato interno.

Articolo 2

1. Il Belgio è tenuto a sopprimere l'esenzione dall'imposta sulle società di cui all'articolo 1 e di assoggettare all'imposta sulle società i soggetti a favore dei quali tale esenzione è applicata.
2. La misura con cui il Belgio adempie gli obblighi di cui al paragrafo 1 deve essere adottata entro la fine dell'anno civile in corso alla data della notifica della presente decisione. La misura in questione deve essere applicata ai redditi delle attività economiche generati al più tardi a partire dall'inizio dell'esercizio successivo a quello della sua adozione.

Articolo 3

Entro un termine di due mesi dalla notifica della presente decisione, il Belgio informa la Commissione delle misure adottate per conformarvisi.

⁽⁹³⁾ Cfr. il documento parlamentare, Camera n. 54 0672/001, pagg. 8-9.

⁽⁹⁴⁾ Cfr. nota a piè di pagina 92.

Articolo 4

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 27 luglio 2017

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione

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, *Merchi 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, *Calì & 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 risponderebbero 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 informativi 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

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT