



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Nona Sezione)

15 marzo 2018\*

«Aiuti di Stato – Condizioni di utilizzo dell’infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte di una compagnia di trasporto marittimo – Uso esclusivo di infrastrutture finanziate mediante fondi pubblici, al di fuori di un contratto di concessione – Esonero da una parte delle tasse portuali – Denuncia di una concorrente – Decisione che accerta l’insussistenza di aiuti di Stato in esito al procedimento di esame preliminare – Gravi difficoltà in sede di esame delle misure interessate – Evoluzione della situazione di cui trattasi durante il procedimento amministrativo – Nozione di vantaggio concesso mediante risorse statali – Errori di valutazione dei fatti ed errori di diritto – Decisione di un giudice nazionale che sospende gli effetti di una gara d’appalto – Requisito di un esame diligente ed imparziale della denuncia»

Nella causa T-108/16,

**Naviera Armas, SA**, con sede in Las Palmas de Gran Canaria (Spagna), rappresentata da J. L. Buendía Sierra e Á. Givaja Sanz, avvocati,

ricorrente,

contro

**Commissione europea**, rappresentata da A. Bouchagiar, G. Luengo e S. Noë, in qualità di agenti,

convenuta,

sostenuta da

**Fred Olsen, SA**, con sede in Santa Cruz de Tenerife (Spagna), rappresentata da F. Marín Riaño, avvocato,

interveniente,

avente ad oggetto una domanda basata sull’articolo 263 TFUE e diretta all’annullamento della decisione C(2015) 8655 final della Commissione, dell’8 dicembre 2015, relativa all’aiuto di Stato SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) – Spagna – Fred Olsen,

IL TRIBUNALE (Nona Sezione),

composto da S. Gervasoni, presidente, L. Madise e R. da Silva Passos (relatore), giudici,

cancelliere: J. Palacio González, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 21 settembre 2017,

\* Lingua processuale: lo spagnolo.

ha pronunciato la seguente

## **Sentenza**

### **Fatti**

- 1 La ricorrente, la Naviera Armas, SA, è una compagnia marittima con sede nelle Isole Canarie (Spagna). Essa offre servizi commerciali di trasporto marittimo di persone e di merci tra le principali isole di tale arcipelago, tra quest'ultimo e la Spagna continentale, nonché tra la Spagna continentale e il Marocco. La ricorrente garantisce, in particolare, un collegamento marittimo tra il porto di Las Palmas de Gran Canaria (Spagna) e quello di Santa Cruz de Tenerife (Spagna).
- 2 Poiché Gran Canaria e Tenerife sono le isole più popolate dell'arcipelago delle Canarie, il traffico marittimo commerciale tra queste due isole rappresenta una parte sostanziale del fatturato delle compagnie marittime attive in tale arcipelago.

### *Trasporto marittimo commerciale con partenza da Puerto de Las Nieves (Gran Canaria)*

- 3 Puerto de Las Nieves (Spagna) è un porto situato sulla costa nord-ovest di Gran Canaria, di fronte a Tenerife. Tale porto, che un tempo era un porto di pesca, è stato adeguato al traffico commerciale a metà degli anni '90. La sua infrastruttura consente di accogliere traghetti veloci sin dalla fine degli anni '90.
- 4 La compagnia marittima Fred Olsen, SA, che è una delle principali concorrenti della ricorrente, nel novembre 1993, è stata la prima a chiedere l'autorizzazione di stabilire una linea regolare di trasporto commerciale di passeggeri e di merci tra Puerto de Las Nieves e il porto di Santa Cruz de Tenerife.
- 5 La direzione generale della marina mercantile del ministero spagnolo dei Lavori pubblici, dei Trasporti e dell'Ambiente, in data 21 dicembre 1994, ha autorizzato la Fred Olsen a gestire una linea di cabotaggio tra questi due porti. Tale autorizzazione è stata rilasciata in base al principio prior in tempore, potior in iure.
- 6 Da allora, la Fred Olsen è l'unica compagnia marittima a gestire una linea di trasporto commerciale di passeggeri e di merci tra Puerto de Las Nieves e il porto di Santa Cruz de Tenerife. Dal 1999, tale linea è assicurata da due traghetti veloci che si incrociano a metà strada della traversata, visto che ciascuna di queste navi lascia contemporaneamente il proprio porto di partenza.
- 7 L'uso, da parte della Fred Olsen, dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves è sottoposto al pagamento di varie tasse previste dall'articolo 115 bis del decreto legislativo 1/1994 por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias (decreto legislativo 1/1994 recante approvazione della rifusione di disposizioni di legge in materia di tasse e di prezzi pubblici della comunità autonoma delle Canarie), del 29 luglio 1994 (BOC n. 98, del 10 agosto 1994, pag. 5603). Tali tasse attengono, in particolare, all'entrata e al soggiorno di navi nel porto (in prosieguo: la «tassa T 1»), all'attracco (in prosieguo: la «tassa T 2»), ai passeggeri (in prosieguo: la «tassa T 3»), alle merci (in prosieguo: la «tassa T 4») e ai servizi di deposito e magazzinaggio e all'utilizzo dei locali o edifici (in prosieguo: la «tassa T 9»).
- 8 Dal 1994 la ricorrente ha chiesto più volte alla direzione generale di Puertos Canarios (ufficio pubblico dei porti delle Canarie) (in prosieguo: la «DGPC») di poter attraccare a Puerto de Las Nieves, in un primo momento con traghetti convenzionali e, dalla domanda presentata il 3 luglio 2013, con un traghetto veloce. Fino alla realizzazione dei lavori di ampliamento dell'infrastruttura portuale di Puerto

de Las Nieves nel 2014, la DGPC ha respinto ognuna di tali domande. Siffatte decisioni erano fondate, in sostanza, sulla capienza limitata di Puerto de Las Nieves e sulla necessità di garantire la sicurezza delle manovre di navi all'entrata di tale porto e all'interno del medesimo.

- 9 Queste stesse ragioni hanno giustificato il rigetto, da parte della DGPC della domanda presentata nel 2004 da un'altra compagnia marittima (Trasmediterránea) di attraccare a Puerto de Las Nieves per mezzo di un traghetto veloce.

***Procedimento amministrativo ed evoluzione della situazione in esame nel corso di detto procedimento***

- 10 Il 26 aprile 2013 la ricorrente ha presentato alla Commissione europea una denuncia con cui fa valere, in particolare, che le autorità spagnole, mediante varie misure relative a Puerto de Las Nieves, avevano concesso aiuti di Stato illegali alla Fred Olsen (in prosieguo: la «denuncia»).
- 11 Secondo la denuncia, detti aiuti derivavano, in primo luogo, dalla decisione della DGPC di concedere alla Fred Olsen il diritto esclusivo di sviluppare attività di trasporto marittimo commerciale con partenza da Puerto de Las Nieves senza aver indetto una gara d'appalto pubblica, trasparente e non discriminatoria, in secondo luogo, da un esonero parziale per la Fred Olsen dal pagamento di taluni diritti portuali, ossia le tasse T 2 e T 9, e, in terzo luogo, dal finanziamento con l'aiuto di fondi pubblici dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, costruita al fine di un uso esclusivo da parte della Fred Olsen.
- 12 Una versione non riservata della denuncia è stata trasmessa alle autorità spagnole, le quali hanno presentato le loro osservazioni in data 4 luglio 2013. Il 20 agosto 2013 le autorità spagnole hanno sottoposto alla Commissione osservazioni complementari in risposta a una richiesta di informazioni della Commissione.
- 13 Il 22 ottobre 2013 la Commissione ha inviato alla ricorrente una lettera contenente una valutazione preliminare secondo cui, prima facie, le misure di cui trattasi non sembravano poter essere qualificate come aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La lettera inviata alla ricorrente lasciava intendere che le autorità spagnole, da una parte, avevano fornito prove di un corretto pagamento delle tasse portuali da parte della Fred Olsen e, dall'altra, avevano prodotto una relazione tecnica a dimostrazione della capienza limitata di Puerto de Las Nieves. Tale lettera faceva anche riferimento all'intenzione delle autorità spagnole di aggrandire l'infrastruttura di tale porto.
- 14 Con lettera del 13 dicembre 2013 la ricorrente ha contestato la suddetta valutazione preliminare e ha sottolineato la necessità per la Commissione di avviare un procedimento di indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE. In data 18 febbraio 2014 siffatte osservazioni sono state trasmesse dalla Commissione alle autorità spagnole, le quali hanno risposto il 18 marzo 2014.
- 15 Nell'ottobre 2014 la Commissione ha appreso dalla stampa che era stata indetta una gara d'appalto al fine di concedere un accesso all'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto marittimo commerciale. Di propria iniziativa, la Fred Olsen ha sottoposto osservazioni alla Commissione, in seguito alle quali, con lettera del 9 dicembre 2014, quest'ultima ha chiesto alle autorità spagnole di trasmetterle determinate informazioni e di tenerla regolarmente informata in merito allo svolgimento di tale gara d'appalto. Le autorità spagnole hanno risposto a tale lettera il 16 gennaio 2015 e hanno poi trasmesso varie lettere d'informazione alla Commissione tra i mesi di febbraio e di ottobre 2015. Nel 2015 la Fred Olsen ha anche informato due volte la Commissione circa l'andamento della gara d'appalto.

- 16 In base alle informazioni giunte alla Commissione, la gara d'appalto di cui trattasi era stata pubblicata dalla DGPC il 14 ottobre 2014, ai fini dell'aggiudicazione di due lotti relativi a bande orarie per il traffico commerciale a Puerto de Las Nieves. Tale gara d'appalto faceva seguito a lavori di ampliamento in tale porto nel 2014, volti a consentire a due traghetti veloci di attraccare contemporaneamente in tale porto. Il 24 novembre 2014 il consiglio di amministrazione della DGPC ha respinto il ricorso proposto dalla Fred Olsen avverso tale gara d'appalto. Con decisione del 3 febbraio 2015 esso ha aggiudicato il primo lotto alla Fred Olsen e il secondo alla ricorrente, atteso che solo queste due compagnie hanno presentato offerte.
- 17 La Fred Olsen ha contestato il risultato di tale gara d'appalto dinanzi al Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife (Corte superiore di giustizia delle Canarie, Sezione del contenzioso amministrativo, Prima Sezione di Santa Cruz de Tenerife, Spagna), adducendo che violava le norme in materia di appalti pubblici. Parallelamente al suo ricorso nel merito, la Fred Olsen ha chiesto la sospensione giudiziaria della gara d'appalto. La sospensione è stata concessa con ordinanza del 27 febbraio 2015 (in prosieguo: l'«ordinanza di sospensione del 27 febbraio 2015»), confermata con ordinanza del Tribunal Supremo (Corte Suprema, Spagna) del 7 luglio 2016.
- 18 Con lettera del 6 ottobre 2015 la ricorrente ha trasmesso alla Commissione un invito ad agire ai sensi dell'articolo 265 TFUE. Il 28 ottobre 2015 la Commissione ha trasmesso alle autorità spagnole un'ultima richiesta di informazioni, cui è stata data risposta il 23 novembre dello stesso anno.

### *Decisione impugnata*

- 19 L'8 dicembre 2015 la Commissione ha adottato la decisione C(2015) 8655 final relativa all'aiuto di Stato SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) – Spagna – Fred Olsen (in prosieguo: la «decisione impugnata»).
- 20 Al paragrafo 42 della decisione impugnata, la Commissione ha considerato che occorreva anzitutto esaminare congiuntamente la prima e terza censura sollevate nella denuncia, sostanzialmente volte a contestare il vantaggio di cui avrebbe beneficiato la Fred Olsen grazie all'utilizzo esclusivo, da parte della predetta compagnia, dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves al di fuori di ogni gara d'appalto pubblica, trasparente e non discriminatoria.
- 21 A tal riguardo, la Commissione si è basata su quattro motivi per concludere, al paragrafo 62 della decisione impugnata, che tale utilizzo esclusivo non aveva determinato la concessione di alcun aiuto di Stato.
- 22 In primo luogo, al paragrafo 43 della decisione impugnata, la Commissione ha rilevato che tanto lo sviluppo iniziale di Puerto de Las Nieves al fine di consentire il trasporto commerciale, quanto il suo adeguamento al fine di accogliere traghetti veloci, erano anteriori alla pronuncia della sentenza del 12 dicembre 2000, Aéroports de Paris/Commissione (T-128/98, EU:T:2000:290). La Commissione ne ha dedotto che per le autorità competenti, all'epoca, era lecito ritenere che il finanziamento pubblico dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves non costituisse un aiuto di Stato e non necessitasse pertanto una notifica alla Commissione.
- 23 In secondo luogo, al paragrafo 44 della decisione impugnata, la Commissione ha indicato, in sostanza, che l'infrastruttura portuale che consentiva il trasporto commerciale con partenza da Puerto de Las Nieves all'inizio non era stata né pianificata né sviluppata per farne beneficiare specificamente la Fred Olsen o qualsiasi altra compagnia marittima.

- 24 In terzo luogo, la Commissione ha rilevato, al paragrafo 45 della decisione impugnata, che la ricorrente non aveva asserito che l'entità delle tasse portuali dovute per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte della Fred Olsen determinava la concessione di un aiuto di Stato. La Commissione ne ha desunto che tale parte della denuncia non individuava alcun vantaggio concesso per mezzo di risorse statali, poiché un siffatto vantaggio non poteva derivare dalla mera circostanza che, de facto, la Fred Olsen era la sola utente dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves.
- 25 In quarto luogo, ai paragrafi da 46 a 61 della decisione impugnata, la Commissione ha esaminato se la situazione censurata nella denuncia era conforme alla sua prassi decisionale secondo la quale l'utente di un'infrastruttura portuale finanziata per mezzo di fondi pubblici non precepisce un aiuto di Stato quando, da un lato, il gestore dell'infrastruttura riscuote da tale utente tasse comparabili a quelle riscosse in altri porti comparabili e, dall'altro, l'accesso a tale infrastruttura è aperto e non discriminatorio.
- 26 Per quanto riguarda la prima condizione, la Commissione l'ha considerata soddisfatta nel caso di specie, tenuto conto dell'assicurazione data dal Regno di Spagna, non contestata dalla ricorrente, che la DGPC riscuoteva le stesse tasse portuali in tutti i porti rientranti nella sua competenza nelle isole Canarie.
- 27 Per quanto attiene alla seconda condizione, la Commissione ha tracciato una distinzione tra il periodo anteriore al 3 luglio 2013 e il periodo posteriore a tale data, alla quale la ricorrente, per la prima volta, ha manifestato formalmente il proprio desiderio di intraprendere attività di trasporto marittimo commerciale con traghetti veloci con partenza da Puerto de Las Nieves.
- 28 Per quanto attiene al periodo anteriore al 3 luglio 2013, la Commissione ha sostanzialmente ritenuto che, poiché nessuna compagnia marittima aveva manifestato il desiderio di operare in tale porto per mezzo di traghetti veloci, era lecito ritenere che le autorità spagnole non avessero adottato alcuna misura che riservava l'uso esclusivo del porto alla Fred Olsen o che avesse carattere discriminatorio nei confronti di altri potenziali utenti. Essa ha sottolineato, al riguardo, che le richieste di accesso all'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves precedentemente presentate dalla Trasmediterránea e dalla ricorrente riguardavano traghetti convenzionali e che le autorità spagnole avevano dimostrato che l'accesso all'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves solamente da parte dei traghetti veloci era giustificato da ragioni di sicurezza.
- 29 Per quanto attiene al periodo posteriore al 3 luglio 2013, la Commissione ha anzitutto riconosciuto che la DGPC non era in condizione di soddisfare la richiesta della ricorrente di ottenere un accesso all'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves per il 1° settembre dello stesso anno, tenuto conto di tale scadenza a breve termine. Tuttavia, essa ha considerato che la DGPC, quale gestore dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, a decorrere da tale richiesta, era tenuta ad intraprendere quanto necessario al fine di garantire un accesso non discriminatorio a tale infrastruttura ad ogni potenziale utente operante per mezzo di traghetti veloci.
- 30 La Commissione ha peraltro ritenuto che, tenuto conto della gara d'appalto indetta dopo l'ampliamento dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves nel 2014, la DGPC aveva adempiuto tale obbligo entro un termine ragionevole a decorrere dalla domanda di accesso della ricorrente del 3 luglio 2013. A tal riguardo, essa ha precisato, al paragrafo 59 della decisione impugnata, che l'aggiudicazione di due lotti relativi a bande orarie unitamente ad un aumento della capienza per veicoli sulla banchina di Puerto de Las Nieves era preferibile a una riduzione della frequenza degli imbarchi e sbarchi da parte delle navi della Fred Olsen, in quanto, in primo luogo, quest'ultima compagnia poteva legittimamente confidare nel mantenimento delle sue condizioni d'uso di tale porto e, in secondo luogo, una siffatta riduzione avrebbe prodotto effetti benefici limitati per la concorrenza.

- 31 Ai paragrafi da 60 a 62 della decisione impugnata, la Commissione ha concluso che le tasse richieste per l'uso dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves erano le stesse di quelle riscosse in porti comparabili e che, per giunta, lo status quo derivante dall'ordinanza di sospensione del 27 febbraio 2015 era temporaneo, la DGPC aveva intrapreso quanto necessario per garantire un accesso aperto e non discriminatorio a tale porto e la Fred Olsen non aveva dunque fruito di alcun aiuto di Stato. Essa ha tuttavia sottolineato che tale conclusione non doveva impedire alla DGPC di continuare i propri sforzi al fine di consentire al più presto ad una seconda compagnia operante per mezzo di traghetti veloci di offrire servizi di trasporto con partenza da Puerto de Las Nieves.
- 32 Per quanto riguarda la seconda censura, vertente su un esonero parziale dal pagamento di determinare tasse portuali concesso alla Fred Olsen, al paragrafo 63 della decisione impugnata, la Commissione ha sottolineato che le autorità spagnole avevano confermato che alla Fred Olsen erano state imposte tutte le tasse portuali applicabili e che esse avevano inoltre dimostrato che tale compagnia, perlomeno dal 2005, aveva versato quanto richiesto in tutti gli avvisi di accertamento che le erano stati inviati.
- 33 Al paragrafo 66 della decisione impugnata, la Commissione, dopo aver sostanzialmente ricordato che non le spettava pronunciarsi sul modo in cui erano applicate le tasse portuali, ha considerato che non era stato dimostrato che la Fred Olsen avesse beneficiato di un qualsiasi vantaggio a titolo della tassa T 9 poiché, secondo i chiarimenti forniti dalle autorità spagnole, tale tassa era calcolata allo stesso modo in tutti i porti delle Canarie rientranti nella competenza della DGPC.
- 34 La Commissione ha altresì respinto l'argomento secondo cui la tassa T 2 avrebbe dovuto essere imposta alla Fred Olsen, per quanto concerneva l'uso da parte di quest'ultima delle rampe mobili, per periodi di 24 ore e non solo per il periodo durante il quale venivano effettivamente utilizzate. Essa ha infatti precisato di aver ricevuto, da parte delle autorità spagnole, indicazioni sufficienti nel senso che la tassa T 2 veniva calcolata allo stesso modo dalla DGPC in tutti i porti delle Canarie rientranti nella sua competenza. Poiché non era stato dimostrato che la Fred Olsen avesse ricevuto un qualsiasi vantaggio a tale titolo, la Commissione ha ritenuto, al paragrafo 70 della decisione impugnata, che l'esame delle altre condizioni previste dall'articolo 107, paragrafo 1, TFUE per qualificare una misura come aiuto di Stato non fosse necessario nella presente fattispecie.
- 35 Dal complesso di tali elementi, la Commissione ha dedotto, al paragrafo 71 della decisione impugnata, che le misure di cui trattasi non costituivano aiuti di Stato.

### **Procedimento e conclusioni delle parti**

- 36 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 17 marzo 2016 la ricorrente ha proposto il presente ricorso.
- 37 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 16 giugno 2016 la Fred Olsen ha chiesto di intervenire nel presente procedimento a sostegno delle conclusioni della Commissione.
- 38 Con ordinanza del 7 settembre 2016 il presidente della Seconda Sezione del Tribunale ha autorizzato la Fred Olsen ad intervenire.
- 39 L'interveniente ha depositato una memoria d'intervento il 31 ottobre 2016. Il 19 dicembre 2016 la ricorrente ha presentato le sue osservazioni su tale memoria e, in data 17 novembre 2016, la Commissione ha informato il Tribunale di non avere osservazioni sulla medesima.
- 40 A seguito della modifica della composizione delle sezioni del Tribunale, la presente causa è stata assegnata alla Nona Sezione, cui è stato designato un nuovo giudice relatore.

- 41 Con una misura di organizzazione del procedimento adottata in base all'articolo 90 del suo regolamento di procedura, il Tribunale ha posto quesiti scritti alle parti ai fini di una risposta in udienza.
- 42 La ricorrente chiede, in sostanza, che il Tribunale voglia:
- dichiarare ricevibili e fondati i motivi di annullamento dedotti nel ricorso e, di conseguenza, annullare la decisione impugnata;
  - condannare la Commissione alle spese.
- 43 La Commissione e l'interveniente chiedono che il Tribunale voglia:
- respingere il ricorso in quanto infondato;
  - condannare la ricorrente alle spese.

### **In diritto**

- 44 La ricorrente deduce un unico motivo a sostegno del ricorso, vertente sul mancato avvio, da parte della Commissione, del procedimento di indagine formale previsto dall'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, nonostante le gravi difficoltà sollevate dalla valutazione delle misure censurate nella denuncia. Tale motivo unico poggia su tre serie di argomenti relativi alla durata del procedimento di esame preliminare e all'intensità degli scambi che hanno avuto luogo nel corso del medesimo tra la Commissione e il Regno di Spagna, a errori manifesti nella valutazione dei fatti e, infine, a errori di diritto nonché a un difetto di motivazione.
- 45 Dopo aver ricordato, in via preliminare, la giurisprudenza rilevante applicabile nel presente procedimento, occorre esaminare in primo luogo gli argomenti addotti dalla ricorrente a sostegno della sua domanda di annullamento, che menzionano gravi difficoltà emerse durante il procedimento di esame preliminare in quanto tale e, in secondo luogo, gli argomenti relativi al contenuto della decisione impugnata.

### **Considerazioni preliminari**

- 46 Secondo una giurisprudenza costante, qualora la Commissione, al termine di un primo esame condotto nell'ambito del procedimento ex articolo 108, paragrafo 3, TFUE, non possa acquisire la convinzione che la misura non costituisce un «aiuto» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, o che tale misura, se qualificata come aiuto, è compatibile con il Trattato FUE, oppure qualora tale procedimento non le abbia consentito di superare tutte le difficoltà sollevate dalla valutazione della compatibilità della misura in esame, è tenuta ad avviare il procedimento previsto dall'articolo 108, paragrafo 2, TFUE senza disporre a tal proposito di alcun margine di discrezionalità (v. sentenza del 22 dicembre 2008, *British Aggregates/Commissione*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punto 113 e la giurisprudenza ivi citata; v. altresì, in tal senso, sentenza del 10 maggio 2005, *Italia/Commissione*, C-400/99, EU:C:2005:275, punto 48).
- 47 Tale obbligo trova esplicita conferma nel combinato disposto dell'articolo 4, paragrafo 4, e dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo [108 TFUE] (GU 1999, L 83, pag. 1) (sentenze del 22 dicembre 2008, *British Aggregates/Commissione*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punto 113, e del 14 settembre 2016, *Trajektna luka Split/Commissione*, T-57/15, non pubblicata, EU:T:2016:470, punto 59; v. anche, in tal senso, sentenza del 12 dicembre 2006, *Asociación de Estaciones de Servicio*

de Madrid e Federación Catalana de Estaciones de Servicio/Commissione, T-95/03, EU:T:2006:385, punto 134 e la giurisprudenza ivi citata), sostanzialmente riprodotto all'articolo 4, paragrafo 4, e all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 TFUE (GU 2015, L 248, pag. 9), entrato in vigore il 14 ottobre 2015 e quindi applicabile alla data in cui è stata adottata la decisione impugnata.

- 48 Inoltre, la nozione di gravi difficoltà, la cui presenza obbliga la Commissione ad avviare il procedimento di indagine formale, ha carattere oggettivo. L'esistenza di tali difficoltà deve essere ricercata tanto nelle circostanze d'adozione dell'atto impugnato quanto nelle valutazioni su cui si è fondata la Commissione, in termini oggettivi, correlando la motivazione della decisione con gli elementi di cui la Commissione disponeva al momento della pronuncia sull'esistenza o sulla compatibilità degli aiuti controversi con il mercato interno (v., in tal senso, sentenze del 2 aprile 2009, Bouygues e Bouygues Télécom/Commissione, C-431/07 P, EU:C:2009:223, punto 63; del 18 novembre 2009, Scheucher – Fleisch e a./Commissione, T-375/04, EU:T:2009:445, punto 74 e la giurisprudenza ivi citata, e del 28 marzo 2012, Ryanair/Commissione, T-123/09, EU:T:2012:164, punto 77 e la giurisprudenza ivi citata).
- 49 Ne deriva che il controllo di legittimità effettuato dal Tribunale sull'esistenza di gravi difficoltà, per natura, non può limitarsi alla ricerca dell'errore manifesto di valutazione (sentenze del 27 settembre 2011, 3F/Commissione, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, punto 55, e del 17 marzo 2015, Pollmeier Massivholz/Commissione, T-89/09, non pubblicata, EU:T:2015:153, punto 49). Un pieno controllo giurisdizionale risulta ancora più necessario quando, come nel caso di specie, la parte ricorrente censura l'esame operato dalla Commissione della qualificazione stessa delle misure di cui trattasi come aiuti di Stato, poiché tale nozione, quale definita nel Trattato FUE, è di natura giuridica e deve essere interpretata in base ad elementi oggettivi (sentenze del 22 dicembre 2008, British Aggregates/Commissione, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punto 111, e del 17 marzo 2015, Pollmeier Massivholz/Commissione, T-89/09, non pubblicata, EU:T:2015:153, punto 47).
- 50 Dalla giurisprudenza emerge altresì che l'insufficienza o l'incompletezza dell'esame condotto dalla Commissione in sede di procedimento d'esame preliminare costituisce un indizio dell'esistenza di gravi difficoltà (v. sentenza del 17 marzo 2015, Pollmeier Massivholz/Commissione, T-89/09, non pubblicata, EU:T:2015:153, punto 50 e la giurisprudenza ivi citata).
- 51 Grava sul ricorrente l'onere della prova dell'esistenza di gravi difficoltà, prova che questi può fornire sulla base di un complesso di indizi concordanti, attinenti, da un lato, alle circostanze e alla durata del procedimento di esame preliminare e, dall'altro, al contenuto della decisione impugnata (sentenze del 3 marzo 2010, Bundesverband deutscher Banken/Commissione, T-36/06, EU:T:2010:61, punto 127, e del 16 settembre 2013, Colt Télécommunications France/Commissione, T-79/10, non pubblicata, EU:T:2013:463, punto 37; v. altresì, in tal senso, sentenza del 15 marzo 2001, Prayon-Rupel/Commissione, T-73/98, EU:T:2001:94, punto 49).

### ***Sugli argomenti relativi al procedimento di esame preliminare***

- 52 La ricorrente si basa anzitutto sulla notevole durata del procedimento di esame preliminare nonché sull'elevata frequenza degli scambi tra la Commissione e il Regno di Spagna durante lo stesso, al fine di dimostrare che l'esame delle misure di cui trattasi ha dato luogo a gravi difficoltà.
- 53 Da un lato, il periodo di oltre due anni e otto mesi che ha separato la presentazione della denuncia e l'adozione della decisione impugnata sarebbe eccessivo, tenuto conto del termine massimo di due mesi previsto per il procedimento di esame preliminare all'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento n. 659/1999 e, dall'abrogazione di quest'ultimo, all'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento 2015/1589. Una durata del genere evidenzerebbe la complessità della causa, soprattutto in quanto la Commissione ha adottato la decisione impugnata solo dopo aver messo in mora la ricorrente.

- 54 Dall'altro, la ricorrente fa valere, in sostanza, che i molteplici scambi che hanno avuto luogo tra la Commissione e il Regno di Spagna, descritti nella decisione impugnata, hanno ampiamente superato quanto poteva comportare un'indagine preliminare in materia di aiuti di Stato. Una siffatta frequenza degli scambi, che potrebbe trovare spiegazione nella mancanza di cooperazione del Regno di Spagna, sarebbe incomprensibile in assenza di gravi difficoltà nell'esame della denuncia. Le difficoltà incontrate dalla Commissione nel corso del procedimento di esame preliminare sarebbero comprovate dalla circostanza che è tramite i mass media che essa ha appreso l'indizione di una gara d'appalto dopo il deposito della denuncia e che, inoltre, è unicamente fatta salva una modifica sostanziale della situazione di cui trattasi e del carattere temporaneo della sospensione giudiziaria di tale gara d'appalto che essa ha concluso per l'insussistenza di un aiuto di Stato nella decisione impugnata.
- 55 La Commissione stessa avrebbe riconosciuto, nell'ambito del presente giudizio, che essa aveva ritardato deliberatamente l'adozione della decisione impugnata in attesa dell'esito di tale gara d'appalto. Ciò testimonierebbe del fatto che, dal punto di vista della Commissione, l'apertura dell'accesso all'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves era essenziale per l'esame delle misure di cui trattasi e che, contrariamente a quanto ora fatto valere dalla Commissione, l'asserita insussistenza di un vantaggio concesso mediante risorse statali non era considerata determinante.
- 56 Quanto al tentativo della Commissione di giustificare la durata del procedimento di esame preliminare con il numero di argomenti addotti dalla ricorrente, fondati su varie disposizioni del Trattato FUE, esso sarebbe privo di fondamento. Da un lato, la Commissione avrebbe scelto immediatamente di trattare separatamente la parte della denuncia fondata sulla violazione dell'articolo 106 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 102 TFUE, e quella, oggetto della decisione impugnata, fondata su una violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Dall'altro, la Commissione avrebbe deciso di archiviare la prima parte della denuncia sin dal 19 luglio 2013, sicché questa non avrebbe in alcun modo ritardato l'esame delle misure di cui trattasi.
- 57 La ricorrente sottolinea anche che essa ha espresso il suo punto di vista sull'analisi delle misure denunciate in un'unica occasione, ossia quando ha presentato le sue osservazioni sulle conclusioni preliminari della Commissione e che, di conseguenza, il ritardo accumulato durante il procedimento di esame preliminare non può in alcun caso esserle imputato.
- 58 La Commissione sottolinea, al pari dell'interveniente, che né l'intensità degli scambi con lo Stato membro interessato nel corso del procedimento di esame preliminare né la notevole lunghezza di quest'ultimo rivelano necessariamente l'esistenza di gravi difficoltà nell'analisi delle misure di cui trattasi. La notevole lunghezza del procedimento di esame preliminare potrebbe trovare spiegazione nel carico di lavoro della Commissione derivante, segnatamente, da altre denunce o da ripetute richieste di informazioni allo Stato membro interessato o ancora da un'evoluzione delle circostanze.
- 59 Secondo la Commissione, in primo luogo, la valutazione della durata del procedimento di esame preliminare dovrebbe tener conto del fatto che essa ha comunicato alla ricorrente le sue conclusioni preliminari sin dal 22 ottobre 2013 e che esse sono rimaste praticamente invariate in seguito. In secondo luogo, la situazione di cui trattasi sarebbe evoluta durante tutto il procedimento di esame preliminare, a partire dalla domanda di accesso all'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves presentata dalla ricorrente il 3 luglio 2013, e la decisione impugnata sarebbe stata adottata soltanto qualche mese dopo l'ordinanza di sospensione del 27 febbraio 2015. In terzo luogo, la lunghezza del procedimento si spiegherebbe segnatamente dalle molteplici basi della denuncia presentata dalla ricorrente, che ha dovuto essere esaminata da varie unità della Commissione. In quarto luogo, le numerose reazioni della ricorrente nel corso del procedimento di esame preliminare avrebbero richiesto una moltiplicazione degli scambi con le autorità spagnole, al fine di fare luce sulle misure di cui trattasi. Quanto all'intensità degli scambi con le autorità spagnole, essa sarebbe principalmente dovuta alla circostanza che la Commissione, dopo aver appreso l'indizione di una gara d'appalto, ha ritenuto che conoscere l'esito della medesima le avrebbe consentito di adottare una decisione più concreta e più utile sulle misure di cui trattasi. La Commissione sottolinea tuttavia, in sostanza, che

né tale evoluzione delle circostanze né il fatto che l'esito della gara d'appalto sia stato sospeso giudiziariamente erano tali da influenzare la constatazione secondo cui le misure di cui trattasi non costituivano aiuti di Stato.

- 60 A tal riguardo, va anzitutto ricordato che, nel caso in cui le misure statali controverse non siano state notificate dallo Stato membro interessato, la Commissione non è tenuta a svolgere un esame preliminare di tali misure entro un termine preciso. Tuttavia, poiché possiede competenza esclusiva ai fini della valutazione della compatibilità di un aiuto di Stato con il mercato interno, la Commissione è tenuta, nell'interesse di una corretta amministrazione delle norme fondamentali del Trattato FUE relative agli aiuti di Stato, a procedere ad un esame diligente ed imparziale di una denuncia con cui viene dedotta l'esistenza di un aiuto incompatibile con il mercato interno. Ne consegue, segnatamente, che la Commissione non può prolungare indefinitamente l'esame preliminare di misure statali che hanno formato oggetto di una denuncia, quando essa, come nel caso di specie, ha accettato di iniziare un siffatto esame chiedendo informazioni allo Stato membro interessato (sentenze del 10 maggio 2006, *Air One/Commissione*, T-395/04, EU:T:2006:123, punto 61; del 12 dicembre 2006, *Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid e Federación Catalana de Estaciones de Servicio/Commissione*, T-95/03, EU:T:2006:385, punto 121, e del 9 settembre 2009, *Diputación Foral de Álava e a./Commissione*, da T-30/01 a T-32/01 e da T-86/02 a T-88/02, EU:T:2009:314, punto 260). L'unica finalità di tale esame, infatti, è di consentire alla Commissione di formarsi una prima opinione sulla qualificazione delle misure soggette alla sua valutazione e sulla compatibilità con il mercato interno (v. sentenza del 25 novembre 2014, *Ryanair/Commissione*, T-512/11, non pubblicata, EU:T:2014:989, punto 68 e la giurisprudenza ivi citata).
- 61 La ragionevolezza della durata di un procedimento di esame preliminare deve essere valutata in funzione delle circostanze specifiche di ciascun caso e, in particolare, del contesto di quest'ultimo, dalle varie fasi procedurali che la Commissione deve espletare, della complessità del caso, nonché degli interessi delle parti coinvolte (v. sentenza del 20 settembre 2011, *Regione autonoma della Sardegna e a./Commissione*, T-394/08, T-408/08, T-453/08 e T-454/08, EU:T:2011:493, punto 99 e la giurisprudenza ivi citata; v. anche, in tal senso, sentenze del 27 settembre 2011, *3F/Commissione*, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, punto 58 e la giurisprudenza ivi citata, e del 16 ottobre 2014, *Portovesme/Commissione*, T-291/11, EU:T:2014:896, punto 72 e la giurisprudenza ivi citata).
- 62 Nel caso di specie, la Commissione è stata investita della denuncia della ricorrente il 26 aprile 2013 ed essa ha comunicato le sue conclusioni preliminari alla ricorrente il 22 ottobre dello stesso anno. Così facendo, la Commissione si è conformata alla regola di cui al punto 48 del Codice delle migliori pratiche applicabili nei procedimenti di controllo degli aiuti di Stato (GU 2009, C 136, pag. 13), che prevede che, «[e]ntro dodici mesi la Commissione si adopererà dunque, in linea di principio, per (...) inviare una lettera amministrativa iniziale all'autore della denuncia in cui precisa il proprio parere preliminare, per i casi non prioritari» (v., in tal senso, sentenza del 14 settembre 2016, *Trajektna luka Split/Commissione*, T-57/15, non pubblicata, EU:T:2016:470, punto 67).
- 63 Tuttavia, la decisione impugnata è stata adottata l'8 dicembre 2015, ovvero oltre 31 mesi dopo la ricezione della denuncia e oltre due anni dopo la comunicazione alla ricorrente delle conclusioni preliminari della Commissione.
- 64 Orbene, anche tenendo conto del diritto della Commissione di attribuire diversi gradi di priorità alle denunce di cui è investita (v. sentenza del 4 luglio 2007, *Bouygues e Bouygues Télécom/Commissione*, T-475/04, EU:T:2007:196, punto 158 e la giurisprudenza citata), i periodi di tempo menzionati al precedente punto 63 hanno superato ampiamente quanto implicava, in linea di principio, un primo esame delle misure censurate nella denuncia. A tal riguardo, è stato statuito che una circostanza del genere poteva, unitamente ad altri elementi, indicare che la Commissione aveva incontrato gravi difficoltà di valutazione che richiedevano l'avvio del procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE (v., in tal senso, sentenze del 10 maggio 2000, *SIC/Commissione*,

T-46/97, EU:T:2000:123, punto 102; del 27 settembre 2011, 3F/Commissione, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, punto 72, e del 14 settembre 2016, Trajektna luka Split/Commissione, T-57/15, non pubblicata, EU:T:2016:470, punto 62).

- 65 Occorre valutare se, come sostenuto dalla Commissione, la durata particolarmente lunga, nel caso di specie, del procedimento di esame preliminare sia in parte riconducibile a circostanze oggettive estranee a qualsiasi grave difficoltà incontrata durante l'esame delle misure di cui trattasi.
- 66 Per quanto riguarda anzitutto la circostanza che, nella denuncia, la ricorrente abbia invocato una violazione non soltanto dell'articolo 107 TFUE, bensì anche degli articoli 102 e 106 TFUE, va sottolineato che quest'ultima parte della denuncia ha potuto essere archiviata sin dal 19 luglio 2013. Come giustamente sottolineato dalla ricorrente, il trattamento ad opera della Commissione della parte della denuncia relativa ad un'asserita violazione degli articoli 102 e 106 TFUE non ha dunque potuto generare alcun ritardo significativo nell'esame preliminare delle misure segnalate, nella denuncia, come costitutive di aiuti di Stato.
- 67 Per quanto riguarda poi l'evoluzione della situazione di cui trattasi durante il procedimento amministrativo, va rilevato che la ricorrente, infatti, ha presentato alla DGPC una richiesta di autorizzazione di attracco a Puerto de Las Nieves il 3 luglio 2013, ossia poco più di due mesi dopo la presentazione della denuncia alla Commissione. Come emerge dai paragrafi da 23 a 27 della decisione impugnata, tale richiesta non ha soltanto dato luogo a una decisione di diniego della DGPC, ma ha anche innadotto quest'ultima a ipotizzare di autorizzare una seconda compagnia marittima ad operare a Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale e, in tale prospettiva, ad intraprendere lavori di ristrutturazione di tale porto nonché ad indire una gara d'appalto. Siffatte circostanze oggettive erano innegabilmente atte a comportare una modifica delle condizioni in cui l'interveniente era stata sino ad allora autorizzata ad utilizzare l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves. Poiché siffatte condizioni formavano precisamente oggetto della parte della denuncia che censurava la concessione di aiuti di Stato all'interveniente, l'evoluzione della summenzionata situazione costituiva una circostanza oggettiva atta a giustificare una proroga del termine necessaria per trattare siffatta denuncia.
- 68 Lo stesso vale per quanto riguarda il ricorso dell'interveniente contro la gara d'appalto, presentato dinanzi al Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife (Corte superiore di giustizia delle Canarie, Sezione del contenzioso amministrativo, Prima Sezione di Santa Cruz de Tenerife), nonché per l'ordinanza di sospensione del 27 febbraio 2015, in quanto siffatte circostanze posteriori al deposito della denuncia hanno prodotto l'effetto di creare uno stato di incertezza in ordine al mantenimento o meno delle condizioni di utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente, censurate nella denuncia.
- 69 Infine, per quanto riguarda i molteplici scambi tra la Commissione e le autorità spagnole, va ricordato che il solo fatto che si siano create discussioni tra la Commissione e lo Stato membro interessato durante il procedimento di esame preliminare e che, in tale contesto, la Commissione abbia potuto chiedere informazioni supplementari sulle misure sottoposte al suo controllo non può essere considerato, di per sé, una prova del fatto che tale istituzione dovesse affrontare gravi difficoltà di valutazione (v. sentenza del 27 settembre 2011, 3F/Commissione, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, punto 71 e la giurisprudenza ivi citata).
- 70 A tal riguardo, da un lato, va sottolineato che la ricorrente ha contestato in modo circostanziato la valutazione preliminare contenuta nella lettera inviata dalla Commissione il 22 ottobre 2013 e che tale circostanza ha potuto giustificare che la Commissione tenti di ottenere informazioni supplementari presso le autorità spagnole.

- 71 Dall'altro, l'evoluzione della situazione di cui trattasi nel caso di specie, esaminata ai precedenti punti 67 e 68, era altresì atta a giustificare nuovi scambi con il Regno di Spagna riguardanti le condizioni di accesso all'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale e, di conseguenza, ad allungare la durata dell'esame preliminare della medesima. Ciò è tanto più vero nel caso di specie in quanto l'interveniente, di propria iniziativa, ha presentato osservazioni alla Commissione dopo la richiesta di chiarimenti da parte di quest'ultima alle autorità spagnole in merito alla gara d'appalto e, in seguito, nel 2015, ha informato due volte la Commissione circa l'andamento della gara d'appalto di cui trattasi (v. punto 15 supra).
- 72 Da quanto precede risulta che tanto lo svolgimento del procedimento quanto l'evoluzione della situazione di cui trattasi nonché gli scambi supplementari che ne sono risultati tra la Commissione e il Regno di Spagna, da un lato, e tra la Commissione e l'interveniente, dall'altro, costituiscono circostanze oggettive che hanno potuto contribuire ad allungare la durata dell'esame preliminare delle misure individuate nella denuncia come aiuti di Stato.
- 73 Di conseguenza, la durata del procedimento di esame preliminare, in sé, non è rivelatrice di gravi difficoltà che avrebbero obbligato la Commissione ad avviare il procedimento di indagine formale previsto dall'articolo 108, paragrafo 2, TFUE.
- 74 Pertanto, vanno esaminati gli altri argomenti addotti dalla ricorrente a sostegno del motivo unico, volti a dimostrare che il contenuto stesso della decisione impugnata, compresa la parte di tale decisione in cui è stata esaminata l'evoluzione delle circostanze posteriori al deposito della denuncia, fornisce indizi nel senso che l'esame delle misure di cui trattasi sollevava gravi difficoltà che avrebbero dovuto indurre la Commissione ad avviare il procedimento di indagine formale.

### ***Sugli argomenti relativi al contenuto della decisione impugnata***

- 75 Occorre esaminare congiuntamente la seconda e terza parte del motivo unico, con cui la ricorrente sostiene che la decisione impugnata è viziata da vari errori manifesti di valutazione dei fatti e da errori di diritto, distinguendo nondimeno, dopo aver formulato osservazioni preliminari, la parte della decisione impugnata dedicata all'esame delle condizioni di utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente (prima e terza censura sollevate nella denuncia) da quella dedicata all'esame delle condizioni di applicazione della tassa T 9 all'interveniente per la sua occupazione dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves (seconda censura sollevata nella denuncia).

### ***Osservazioni preliminari***

- 76 Quando, come nel caso di specie, il ricorso mira a contestare la fondatezza di una decisione che nega l'esistenza di un aiuto di Stato in esito al procedimento di esame preliminare, spetta al Tribunale, conformemente alla giurisprudenza citata ai precedenti punti da 48 a 51, valutare gli indizi vertenti sul contenuto della decisione impugnata al fine di ravvisarvi l'esistenza di un'eventuale grave difficoltà (v., in tal senso, sentenza del 7 novembre 2012, CBI/Commissione, T-137/10, EU:T:2012:584, punto 66 e la giurisprudenza ivi citata).
- 77 Nella specie, occorre anzitutto rilevare che nessun elemento del fascicolo suggerisce che i servizi commerciali di trasporto marittimo forniti dall'interveniente da Puerto de Las Nieves includono l'esecuzione di servizi di interesse economico generale. Di conseguenza, l'esame delle misure di cui trattasi non può essere operato in riferimento alla giurisprudenza secondo cui non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE un intervento statale considerato una compensazione che rappresenta il corrispettivo di prestazioni effettuate dall'impresa beneficiaria per eseguire obblighi di servizio pubblico, poiché tale impresa in realtà, in tal caso, non fruisce di un

vantaggio finanziario che la colloca in una posizione concorrenziale più favorevole di quella delle imprese concorrenti (sentenze del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, punto 87, e del 6 aprile 2017, *Regione autonoma della Sardegna/Commissione*, T-219/14, EU:T:2017:266, punto 91).

- 78 Occorre poi rilevare che l'attività dell'interveniente a Puerto de Las Nieves, che ha formato oggetto della denuncia all'origine della presente controversia, consiste nell'utilizzare a fini commerciali un'infrastruttura portuale del demanio pubblico. L'interveniente è dunque senz'altro un'impresa esercente un'attività economica soggetta all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, definita come qualsiasi attività consistente nell'offrire beni o servizi in un determinato mercato (v. sentenza del 1° luglio 2008, *MOTOE*, C-49/07, EU:C:2008:376, punto 22 e la giurisprudenza ivi citata).
- 79 Infine, se nessun elemento portato a conoscenza del Tribunale consente di concludere che l'interveniente, in un qualsiasi momento da quando svolge attività di trasporto marittimo da Puerto de Las Nieves, ha beneficiato di una concessione o di qualsiasi altro diritto esclusivo per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale, occorre rilevare che essa, al momento dell'adozione della decisione impugnata, dal 1994 era la sola a poter utilizzare detta infrastruttura per tali finalità, poiché le domande di autorizzazione di attracco formulate da altre compagnie, compresa la ricorrente, erano state tutte respinte dalla DGPC fino all'indizione della gara d'appalto nel 2014 e l'esito di quest'ultima forma oggetto dell'ordinanza di sospensione del 27 febbraio 2015. Tale constatazione, vertente sull'utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves specificamente a fini di trasporto commerciale di persone e merci, non è rimessa in discussione dall'argomento della Commissione, ripetuto in udienza, secondo cui l'interveniente non ha mai fruito di un utilizzo esclusivo del suddetto porto poiché questo ha ospitato anche attività di pesca e di diporto.

*Sull'esame delle condizioni di utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente (prima e terza censura sollevate nella denuncia)*

- 80 La ricorrente censura ciascuno dei quattro motivi su cui poggia tale constatazione, nella decisione impugnata, secondo cui l'utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente non costituisce un aiuto di Stato (v. punti da 21 a 31 supra). Occorre pertanto esaminare in ordine successivo le censure dirette contro ciascuno di tali motivi, al fine di valutare se esse consentono di mettere in evidenza gravi difficoltà sollevate dall'esame delle condizioni di utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente.

*– Sulle censure dirette contro il primo motivo, relativo alla sentenza del 12 dicembre 2000, Aéroports de Paris/Commissione (T-128/98)*

- 81 Per quanto riguarda il primo motivo, contenuto nel paragrafo 43 della decisione impugnata, la ricorrente sostiene che la Commissione ha erroneamente concluso che le autorità delle isole Canarie erano tenute a considerare la gestione di infrastrutture portuali come un'attività economica solo a decorrere dalla pronuncia della sentenza del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris/Commissione* (T-128/98, EU:T:2000:290). Orbene, l'interpretazione della portata dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE operata dal giudice dell'Unione europea in tale sentenza avrebbe un valore puramente dichiarativo e sarebbe inoltre coerente con la giurisprudenza anteriore, secondo cui il finanziamento pubblico di attività economiche può costituire un aiuto di Stato. Di conseguenza, la mera circostanza che l'adeguamento dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves al traffico commerciale sia avvenuto prima della pronuncia della sentenza del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris/Commissione* (T-128/98, EU:T:2000:290), non avrebbe dispensato le autorità competenti dall'assicurare sin da tale momento un accesso aperto e non discriminatorio a tale porto, al fine di evitare che le sue condizioni di utilizzo non comportino la concessione di aiuti di Stato. Ad ogni modo, il ragionamento seguito dalla Commissione non sarebbe atto a giustificare la concessione di aiuti all'interveniente dalla

pronuncia di detta sentenza e quest'ultima sarebbe inoltre irrilevante in quanto concerne la qualificazione come attività economica della gestione di un'infrastruttura e non, come nel caso di specie, dell'utilizzo di tale infrastruttura a fini commerciali.

- 82 La Commissione sostiene che il paragrafo 43 della decisione impugnata si limitava a constatare la vetustà dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves e il suo progressivo adeguamento all'esercizio di attività economiche. Orbene, occorre distinguere il rilascio di una concessione esclusiva a un utente da una situazione, come quella di cui trattasi nel caso di specie, in cui un operatore utilizza da solo un'infrastruttura a causa delle capacità limitate della medesima. Un utilizzo del genere non può in alcun caso essere equiparato alla concessione di un diritto esclusivo. Poiché la creazione e lo sviluppo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves sono anteriori alla pronuncia della sentenza del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris/Commissione* (T-128/98, EU:T:2000:290), la mera circostanza che le autorità spagnole non abbiano notificato tali misure relative a tale infrastruttura non avrebbe creato alcuna grave difficoltà durante il procedimento di esame preliminare.
- 83 A tal riguardo, senza che sia necessario pronunciarsi sulla fondatezza della distinzione di ordine temporale operata dalla Commissione al paragrafo 43 della decisione impugnata in riferimento alla pronuncia della sentenza del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris/Commissione* (T-128/98, EU:T:2000:290), è sufficiente constatare, come sottolineato giustamente dalla ricorrente, che, nella specie, il beneficiario delle misure denunciate non è il gestore dell'infrastruttura, come nella situazione che ha dato luogo alla suddetta sentenza, bensì un utente della suddetta infrastruttura. Di conseguenza, le considerazioni addotte dalla Commissione in merito alla suddetta sentenza nella decisione impugnata non erano atte ad escludere la qualificazione come aiuti di Stato delle misure di cui trattasi e, pertanto, non consentivano di dissipare ogni grave difficoltà nell'esame delle suddette misure.

*– Sulle censure dirette contro il secondo motivo, relativo alla circostanza che l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves non è stata né pianificata né sviluppata al fine di farne beneficiare specificamente l'interveniente o qualsiasi altra compagnia marittima*

- 84 Per quanto riguarda il secondo motivo, di cui al paragrafo 44 della decisione impugnata, la ricorrente contesta, in sostanza, la constatazione secondo la quale l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves non è stata né sviluppata al fine di farne beneficiare specificamente l'interveniente né attribuita a quest'ultima o ad una qualsiasi altra impresa al momento della sua costruzione. Così facendo, la Commissione avrebbe travisato il carattere oggettivo della nozione di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Rileverebbe unicamente la circostanza che l'interveniente beneficia di un monopolio per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale di cui trattasi e, pertanto, di un vantaggio evidente sui suoi concorrenti. Ad ogni modo, l'intento delle autorità delle Isole canarie di favorire l'interveniente sarebbe evidente nel caso di specie e costituirebbe un indizio dell'esistenza degli aiuti di cui essa ha beneficiato. La giurisprudenza escluderebbe, infatti, che i costi di infrastrutture pubbliche di cui fruisce un singolo operatore gravino sulla collettività. Quanto al principio *prior in tempore, potior in iure*, la ricorrente fa valere che, in alcun caso, esso può giustificare la concessione di un diritto esclusivo di utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves all'interveniente. La mancanza di un riferimento a tale principio nella decisione impugnata troverebbe spiegazione nella circostanza che esso è manifestamente incompatibile con i principi di base che disciplinano il diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato, poiché una priorità di tal genere costituisce piuttosto un indizio della concessione di un aiuto di Stato. La ricorrente respinge, a tal riguardo, l'analogia operata dalla Commissione con la tutela offerta dal diritto dell'Unione agli interessi legittimamente acquisiti dalle compagnie aeree in materie di bande orarie, non essendo prevista un'analoga tutela nel settore del trasporto marittimo.
- 85 La Commissione sostiene che, alla luce delle informazioni disponibili, nessun elemento indica che l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves sia stata sviluppata per farne beneficiare specificamente l'interveniente e quest'ultima è stata semplicemente la prima ad utilizzare tale porto a

fini commerciali nel 1994 fino al raggiungimento della capacità massima da parte di quest'ultimo. Il rigetto di domande di accesso presentate da altri operatori si spiegherebbe essenzialmente da considerazioni di sicurezza e non da una volontà di riservare all'interveniente l'utilizzo esclusivo di tale infrastruttura. Orbene, dalla sentenza del 14 gennaio 2015, *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9, punto 45), risulterebbe che una circostanza del genere rileva al fine di escludere la qualificazione come aiuti di Stato per quanto riguarda la messa a disposizione di infrastrutture pubbliche ad operatori economici.

- 86 A tal riguardo, va ricordato che l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE non distingue gli interventi statali a seconda delle loro cause o dei loro obiettivi, bensì li definisce in funzione dei loro effetti (sentenze del 19 marzo 2013, *Bouygues e Bouygues Télécom/Commissione e a. e Commissione/Francia e a.*, C-399/10 P e C-401/10 P, EU:C:2013:175, punto 102, e del 30 giugno 2016, *Belgio/Commissione*, C-270/15 P, EU:C:2016:489, punto 40), poiché la nozione di aiuto costituisce una nozione oggettiva che dipende segnatamente dalla questione se una misura statale conferisce o meno un vantaggio ad una o a determinate imprese (v. sentenze del 6 marzo 2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale e Land Nordrhein-Westfalen/Commissione*, T-228/99 e T-233/99, EU:T:2003:57, punto 180 e la giurisprudenza ivi citata e del 13 settembre 2010, *Grecia e a./Commissione*, T-415/05, T-416/05 e T-423/05, EU:T:2010:386, punto 211 e la giurisprudenza ivi citata).
- 87 Un vantaggio può quindi essere concesso in violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE anche quando non è stato specificamente istituito a favore di un'impresa o di determinate imprese.
- 88 Nella specie, dai principi enunciati ai precedenti punti 86 e 87 emerge che, anche ammettendo comprovata la constatazione di cui al paragrafo 44 della decisione impugnata secondo cui l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves non è stata né sviluppata al fine di farne beneficiare specificamente l'interveniente né attribuita a quest'ultima o a qualsiasi altra impresa al momento della sua costruzione, tale constatazione non sarebbe atta ad escludere che le condizioni in cui tale infrastruttura è stata messa a disposizione dell'interveniente a fini di un uso commerciale abbiano potuto comportare la concessione di aiuti di Stato a quest'ultima.
- 89 Tale constatazione non è rimessa in discussione dal punto 45 della sentenza del 14 gennaio 2015, *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9), citato al paragrafo 44 della decisione impugnata e al quale fa riferimento la Commissione nelle sue memorie. Nella causa sfociata in tale sentenza, il giudice del rinvio chiedeva alla Corte, in sostanza, se il fatto di autorizzare, al fine di creare un sistema di trasporto sicuro ed efficiente, i taxi londinesi a transitare sulle corsie di autobus predisposte sulle strade pubbliche durante le ore di operatività delle restrizioni alla circolazione concernenti tali corsie, vietando ai veicoli a noleggio con conducente (VNC) di circolarvi, salvo che per prelevare e depositare passeggeri che li abbiano prenotati in anticipo, implicasse un impegno di risorse statali e conferisse a detti taxi un vantaggio economico selettivo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- 90 Al punto 45 della sentenza del 14 gennaio 2015, *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9), la Corte ha certamente sottolineato che emergeva inequivocabilmente dal fascicolo a sua disposizione che le corsie di autobus di Londra (Regno Unito) non erano state costruite a beneficio di un'impresa specifica né di una categoria particolare di imprese, quale quella dei taxi londinesi, o addirittura di prestatori di servizi di autobus, e non erano state attribuite a queste imprese successivamente alla loro costruzione, bensì erano state costruite in quanto elemento della rete stradale londinese e, innanzitutto, per agevolare il trasporto pubblico effettuato mediante autobus. Tuttavia, ai punti da 54 a 61 della sentenza del 14 gennaio 2015, *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9), la Corte ha invitato il giudice del rinvio che l'aveva adita in via pregiudiziale a verificare se i taxi londinesi beneficiassero di un vantaggio economico selettivo a causa dell'utilizzo gratuito di corsie di autobus il cui uso era vietato ai VNC. Taluni elementi del fascicolo hanno indotto la Corte a ritenere che i taxi e i VNC si trovassero in situazioni sufficientemente diverse, segnatamente riguardo agli obblighi regolamentari gravanti sui taxi, per escludere un vantaggio economico selettivo in favore di questi ultimi. Orbene, nel caso di specie, la situazione della ricorrente e quella dell'interveniente non presentano siffatte differenze, sicché la

Commissione era in ogni caso tenuta ad esaminare se elementi diversi dal fatto che l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves non era stata né pianificata né sviluppata al fine di farne beneficiare specificamente l'interveniente erano tali da escludere l'esistenza di un aiuto di Stato a vantaggio di quest'ultima.

*– Sulle censure dirette contro il terzo e quarto motivo, relativi alla portata dell'argomentazione della ricorrente nella denuncia nonché ai criteri di individuazione di un aiuto di Stato a vantaggio dell'utente di un'infrastruttura portuale finanziata per mezzo di fondi pubblici*

- 91 Per quanto riguarda il terzo motivo, di cui al paragrafo 45 della decisione impugnata, la ricorrente sostiene che, contrariamente a quanto ivi affermato, l'esclusività di cui beneficia l'interveniente per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves costituisce, di per sé, anche ammettendo che tale impresa abbia versato tutte le tasse regolamentari dovute, un vantaggio concesso in modo selettivo mediante risorse statali. Da un lato, essa si riferisce alla giurisprudenza nonché alla 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 2012, C 8, pag. 4), al fine di sostenere che la concessione di diritti esclusivi su beni del demanio pubblico, senza una procedura trasparente e non discriminatoria, può comportare un abbandono di risorse statali e procurare un vantaggio ai beneficiari. Dall'altro, essa sostiene che, in forza della normativa spagnola, il conferimento all'interveniente di un diritto di uso esclusivo nell'ambito di una concessione, avrebbe presupposto che essa versi un canone. Il valore economico del diritto di utilizzare l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, indipendentemente dalle tasse portuali, sarebbe attestato dagli importi di canoni proposti tanto dalla ricorrente quanto dall'interveniente nella loro risposta alla gara d'appalto indetta dalla DGPC nel 2014.
- 92 La decisione impugnata sarebbe quindi viziata da errori in quanto la Commissione non ha verificato se le tasse portuali versate dall'interveniente coprivano i costi sostenuti dalla DGPC e le procuravano un utile ragionevole, tenendo conto del valore di mercato dell'utilizzo esclusivo dell'infrastruttura di cui trattasi.
- 93 Nella replica, la ricorrente aggiunge che la decisione impugnata ravvisa un problema di accesso all'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves per i concorrenti dell'interveniente, che può rivelare l'esistenza di un aiuto di Stato. Orbene, la Commissione tenterebbe di riscrivere questa parte della decisione impugnata affermando ora che il quarto motivo ivi esaminato era accessorio alla constatazione secondo cui l'utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente non poteva essere analizzato come un vantaggio concesso mediante risorse statali. Tuttavia, dalla prassi decisionale costante della Commissione risulterebbe che, al fine di evitare una violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, occorre che i potenziali utenti di infrastrutture portuali dispongano di un accesso aperto e non discriminatorio alle medesime e persino a tal fine tasse stabilite ad un livello paragonabile a quello del mercato.
- 94 D'altronde, contrariamente a quanto suggerito dalla Commissione, non spetterebbe al denunciante dimostrare che ricorrono tutti gli elementi costitutivi di un aiuto di Stato, essendo la stessa Commissione tenuta ad esaminare la conformità con l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE delle misure denunciate.
- 95 Ad ogni modo, la ricorrente avrebbe dimostrato l'impegno di risorse statali nel caso di specie. Così, in primo luogo, risulterebbe dalla giurisprudenza che la concessione esclusiva di infrastrutture pubbliche ad un'impresa può comportare una rinuncia a risorse statali. In secondo luogo, l'interveniente avrebbe beneficiato del diritto di utilizzare l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves senza dover versare un canone. Orbene, secondo la ricorrente, un'indagine condotta correttamente avrebbe consentito alla Commissione di rendersi conto del fatto che il rilascio di una concessione tramite una gara d'appalto, in linea di principio richiesta dall'articolo 43 de la Ley 14/2003 de Puertos de Canarias (legge 14/2003,

relative ai porti delle Canarie), dell'8 aprile 2003 (BOC n. 85, del 6 maggio 2003), avrebbe comportato il versamento di un canone. Ciò sarebbe confermato dalle condizioni tecniche specifiche della gara d'appalto indetta dalla DGPC nel luglio 2014. In terzo luogo, infine, la Commissione sosterebbe a torto che le tasse portuali versate dall'interveniente erano state fissate a livello dei prezzi di mercato per il solo motivo che la DGPC applicava tasse portuali identiche e calcolate allo stesso modo in tutti i porti rientranti nella sua competenza. Il punto 227 della comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE (GU 2016, C 262, pag. 1), prevedrebbe certamente che la valutazione del criterio dell'operatore che agisce in economia di mercato possa essere compiuta alla luce delle condizioni di utilizzo di un'infrastruttura comparabile messa a disposizione da gestori privati comparabili in situazioni comparabili, sempreché una comparazione del genere sia possibile. Tuttavia, nella decisione impugnata, la Commissione non avrebbe esaminato le tasse applicate a infrastrutture comparabili a quelle di Puerto de Las Nieves o preso come riferimento le tasse riscosse per l'utilizzo di porti privati. Essa non avrebbe neanche effettuato un'analisi della struttura dei costi dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, sicché nulla permetterebbe di concludere che le tasse portuali versate dall'interveniente coprivano le spese di gestione e i costi di ammortamento di tale infrastruttura.

- 96 La Commissione sottolinea, in sostanza, che, indipendentemente da eventuali errori di valutazione dei fatti denunciati dalla ricorrente, nulla consente di ritenere che l'utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente avesse comportato la concessione a quest'ultima di un vantaggio conferito mediante risorse statali. Nella denuncia, la ricorrente non avrebbe asserito che il livello delle tasse portuali dovute a titolo di tale utilizzo comportava la concessione di un aiuto di Stato, sicché tale parte della denuncia non avrebbe individuato alcun vantaggio concesso per mezzo di risorse statali. Inoltre, un siffatto vantaggio non potrebbe derivare dalla mera circostanza che, de facto, l'interveniente era l'unica compagnia marittima utente dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves.
- 97 Nelle sue memorie, la Commissione si riferisce, da una parte, ai punti da 113 a 122 della sentenza del 22 gennaio 2013, Salzgitter/Commissione (T-308/00 RENV, EU:T:2013:30), e, dall'altra, al punto 137 della sentenza del 9 dicembre 2015, Grecia e Ellinikos Chrysos/Commissione (T-233/11 e T-262/11, EU:T:2015:948), al fine di giustificare la sua posizione secondo cui, poiché la ricorrente non aveva mai asserito nel corso del procedimento amministrativo che le tasse versate dall'interveniente per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves erano fissate ad un livello comportante un aiuto di Stato, essa non era tenuta a procedere d'ufficio a un siffatto esame nella decisione impugnata.
- 98 A tal riguardo, va anzitutto rilevato che i passaggi delle sentenze cui la Commissione fa riferimento e che sono menzionati al precedente punto 97 riguardavano una problematica diversa da quella che forma oggetto della presente controversia, ossia lo scambio di informazioni tra la Commissione e lo Stato membro interessato nell'ambito di un procedimento di indagine formale previsto all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, che conduce ad una decisione che qualifica determinati vantaggi concessi ad un'impresa come aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno.
- 99 Su tale punto, emerge certamente da una giurisprudenza costante, cui appartengono le sentenze alle quali fa riferimento la Commissione, che, nel caso in cui venga avviato il procedimento di indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, spetta allo Stato membro e al potenziale beneficiario dell'aiuto di Stato fare valere i propri argomenti volti a dimostrare che il progetto di aiuto corrisponde alle eccezioni previste in applicazione del Trattato FUE, in quanto lo scopo del procedimento di indagine formale è proprio quello di fornire alla Commissione delucidazioni su tutti i dati della controversia (v. sentenza del 27 settembre 2012, Wam Industriale/Commissione, T-303/10, non pubblicata, EU:T:2012:505, punto 118 e la giurisprudenza ivi citata). Inoltre, l'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, pur imponendo alla Commissione di raccogliere le osservazioni degli interessati prima di adottare la propria decisione, non le vieta di concludere, in mancanza di tali osservazioni, che un aiuto è incompatibile con il mercato interno. In tale contesto, è stato statuito che non può essere addebitato alla Commissione il fatto di non aver tenuto conto di eventuali elementi di fatto o

di diritto che avrebbero potuto esserle presentati nel corso del procedimento amministrativo, ma che non lo sono stati, non avendo la Commissione l'obbligo di esaminare d'ufficio e in via presuntiva gli elementi che avrebbero potuto esserle sottoposti (v. sentenze del 27 settembre 2012, Wam Industriale/Commissione, T-303/10, non pubblicata, EU:T:2012:505, punto 119 e la giurisprudenza ivi citata, e del 28 gennaio 2016, Austria/Commissione, T-427/12, non pubblicata, EU:T:2016:41, punto 50 e la giurisprudenza ivi citata).

- <sup>100</sup> Tale giurisprudenza, tuttavia, non fornisce chiarimenti in merito allo svolgimento del procedimento di indagine formale nelle controversie in cui era in discussione la compatibilità delle misure di aiuto e non precisa la portata dell'esame che la Commissione deve effettuare nell'ambito del procedimento di esame preliminare per qualificare determinate misure come aiuti di Stato, in particolare quando è investita di una denuncia.
- <sup>101</sup> A tal riguardo, è stato statuito che la Commissione, in determinate circostanze poteva essere tenuta ad istruire una denuncia che va oltre il mero esame degli elementi di fatto e di diritto portati a sua conoscenza dal denunciante. Infatti, la Commissione è tenuta, nell'interesse di una corretta amministrazione delle norme fondamentali del Trattato relative agli aiuti di Stato, a procedere ad un esame diligente ed imparziale della denuncia, il che, contrariamente a quanto sostenuto dalla Commissione, può rendere necessario che essa proceda all'esame di elementi che non sono stati citati espressamente dal denunciante (sentenze del 2 aprile 1998, Commissione/Sytraval e Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punto 62, e del 17 marzo 2015, Pollmeier Massivholz/Commissione, T-89/09, non pubblicata, EU:T:2015:153, punto 106; v. anche, in tal senso, sentenza del 2 settembre 2010, Commissione/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, punto 90).
- <sup>102</sup> Pertanto, come risulta tanto dal requisito di un esame diligente ed imparziale, da parte della Commissione, delle denunce che le vengono trasmesse, quanto dall'economia dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 659/1999, sostanzialmente riprodotto all'articolo 12, paragrafi 1 e 2, del regolamento 2015/1589, è a tale istituzione, quando viene investita di una denuncia fondata su una violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e che individua in modo univoco e circostanziato talune misure all'origine di siffatta violazione, che spetta esaminare con cura se le medesime misure possano essere qualificate come aiuti di Stato, ove necessario chiedendo la collaborazione dello Stato membro interessato e prendendo in considerazione elementi non espressamente evocati dal denunciante. Tale soluzione risulta ancora più necessaria in quanto, come sostanzialmente rilevato dalla stessa ricorrente nella denuncia, un denunciante non dispone né dei poteri di indagine affidati alla Commissione dall'articolo 108 TFUE né, in linea di principio, di capacità investigative paragonabili a quelle di cui beneficia quest'ultima.
- <sup>103</sup> Nel caso di specie, dall'esame del fascicolo emerge che la ricorrente ha fatto segnatamente valere nella denuncia che l'interveniente aveva beneficiato da vari anni di aiuti di Stato grazie alle condizioni in cui era stata autorizzata ad utilizzare a titolo esclusivo l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini commerciali, al di fuori di qualsiasi gara d'appalto e senza contribuire al finanziamento di tale infrastruttura.
- <sup>104</sup> Per quanto attiene più particolarmente alla condizione inerente alla concessione di un vantaggio, nella denuncia, la ricorrente ha segnatamente precisato che quest'ultimo derivava dalla «concessione di diritti esclusivi senza ricorso ad una gara d'appalto pubblica, trasparente e non discriminatoria, riguardante l'occupazione o l'utilizzo del demanio pubblico portuale (o il godimento di altri diritti speciali o esclusivi aventi valore economico), comportante, in pratica, un vantaggio per i beneficiari, che [erano] favoriti rispetto ad altri concorrenti». Essa ha anche indicato, dopo aver sottolineato che l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves era stata finanziata per mezzo di fondi pubblici, che emergeva dalla prassi decisionale della Commissione che, «se l'infrastruttura [aveva] come unico scopo quello di soddisfare le esigenze di un'impresa privata, questa [doveva] assumerne il finanziamento» e che, nel caso di specie, «[l']esonero da tali spese [aveva] dunque anche [costituito]

un vantaggio per [l'interveniente]». Essa ne ha dedotto che «[era] evidente che le misure pubbliche (aiuti di Stato) [di cui trattasi] favorivano [l'interveniente], concedendole un vantaggio mediante l'esonero dal pagamento di un'infrastruttura a uso privato che essa stessa avrebbe dovuto finanziare».

- 105 Per quanto concerne inoltre il criterio dell'assegnazione di risorse pubbliche, nella denuncia la ricorrente ha anzitutto ricordato che, conformemente alla giurisprudenza e alla 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, «la concessione di diritti esclusivi su beni del demanio pubblico, senza una procedura di gara pubblica, trasparente e non discriminatoria, p[oteva] presupporre un abbandono manifesto di risorse statali». Essa ha poi precisato, in particolare, che «il finanziamento pubblico integrale o parziale di infrastrutture, di qualunque tipo, destinate all'uso privato di un determinato operatore, rispondenti ai suoi interessi ed esigenze, senza alcuna finalità di interesse generale, rispond[eva] al criterio dell'«assegnazione di risorse pubbliche»».
- 106 La ricorrente ha infine sottolineato di essere nell'incapacità di fornire prove conclusive circa l'esistenza e l'entità degli aiuti di Stato denunciati, atteso che si trattava di informazioni finanziarie detenute dalle pubbliche autorità o di dati economici privati riguardanti un concorrente. Essa ha quindi invitato la Commissione a trasmettere al Regno di Spagna richieste di informazioni ed eventualmente a ricorrere ai meccanismi coercitivi a sua disposizione al fine di garantire un'istruzione ottimale del fascicolo.
- 107 Alla luce di tali elementi, si deve ritenere che nella denuncia la ricorrente avesse indicato senza equivoci che l'interveniente beneficiava di aiuti di Stato in quanto, in sostanza, quest'ultima non era tenuta al pagamento di un corrispettivo corrispondente al valore economico reale del suo diritto di utilizzare da sola l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale. Ne consegue che, contrariamente a quanto sostenuto dalla Commissione, nella denuncia la ricorrente aveva individuato con un grado sufficiente di precisione le ragioni per cui riteneva che le condizioni d'utilizzo di tale infrastruttura da parte dell'interveniente avessero procurato a quest'ultima un vantaggio finanziato per mezzo di risorse statali.
- 108 Pertanto, la Commissione ha ritenuto a torto, al punto 45 della decisione impugnata, che, nella denuncia, la ricorrente non avesse individuato un vantaggio concesso per mezzo di risorse statali per il solo motivo che, in quest'ultima, essa non aveva cercato di rimettere in discussione l'entità delle tasse portuali dovute dall'interveniente per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale.
- 109 Del pari, alla luce della conclusione di cui al precedente punto 107, la circostanza che nel corso del procedimento amministrativo la ricorrente non abbia affermato che l'interveniente non versava le tasse regolamentari dovute dagli utenti unici di infrastrutture portuali nell'arcipelago delle Canarie è irrilevante.
- 110 Ciò premesso, spettava quindi alla Commissione, in base al dovere ad essa incombente di effettuare un esame diligente ed imparziale della denuncia di cui è investita, verificare, applicando adeguati criteri, se l'interveniente avesse beneficiato di un vantaggio concesso per mezzo di risorse statali, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, a causa delle condizioni in cui essa utilizzava l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale dalla metà degli anni '90. Orbene, come sostanzialmente fatto valere dalla ricorrente nell'argomento esposto al precedente punto 92, risulta che la Commissione non ha verificato se le tasse portuali versate dall'interveniente coprivano i costi sostenuti dalla DGPC e procuravano a quest'ultima un utile ragionevole.
- 111 La Commissione sostiene tuttavia che la condizione inerente all'esistenza di un vantaggio concesso per mezzo di risorse statali non è soddisfatta nel caso di specie, sicché l'esame di tale parte della denuncia non sollevava ad ogni modo alcuna grave difficoltà. Essa fa valere al riguardo, da un lato, che

l'interveniente ha versato tutte le tasse regolamentari dovute per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves e, dall'altro, che la DGPC, conformemente ai requisiti previsti dall'articolo 41, paragrafo 1, della legge relativa ai porti delle Canarie, aveva calcolato le summenzionate tasse in modo da coprire le spese e gli ammortamenti e da generare un utile ragionevole. Quanto alla circostanza, sottolineata dalla ricorrente nelle sue memorie, che l'interveniente non è tenuta al pagamento di un canone, essa troverebbe spiegazione nel fatto che quest'ultima non può in nessun modo essere considerata come concessionaria esclusiva dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, ma unicamente come semplice utente della medesima. La Commissione rileva anche, in sostanza, che la mera circostanza che non sia stata indetta una gara d'appalto non è sufficiente per concludere per l'esistenza di un vantaggio concesso per mezzo di risorse statali, in particolare quando lo Stato gestisce risorse del pubblico demanio o risorse pubbliche rare, implicanti l'esistenza di un limite fisico o temporale alla concessione di un accesso simultaneo a più utenti.

- 112 A tal riguardo, va anzitutto ricordato che, per giurisprudenza costante, solo i vantaggi concessi direttamente o indirettamente per mezzo di risorse statali o che costituiscono un onere supplementare per lo Stato devono essere considerati aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE (sentenza del 12 dicembre 2014, Banco Privado Português e Massa Insolvente do Banco Privado Português/Commissione, T-487/11, EU:T:2014:1077, punto 50; v. anche, in tal senso, sentenza del 24 gennaio 1978, van Tiggele, 82/77, EU:C:1978:10, punti 24 e 25). Di conseguenza, una misura statale che non comporta il trasferimento diretto o indiretto di risorse statali non può essere qualificato come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, anche se soddisfa le altre condizioni previste dalla suddetta disposizione (v. sentenza del 12 dicembre 2006, Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid e Federación Catalana de Estaciones de Servicio/Commissione, T-95/03, EU:T:2006:385, punto 104 e la giurisprudenza ivi citata).
- 113 Inoltre, alla Commissione è eventualmente consentito archiviare una denuncia in esito ad un esame preliminare quando è in grado di escludere da subito la qualificazione come aiuto di Stato delle misure di cui trattasi, dopo aver constatato che una delle condizioni essenziali per l'applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE non è soddisfatta (v., in tal senso, sentenza del 5 aprile 2006, Deutsche Bahn/Commissione, T-351/02, EU:T:2006:104, punto 104).
- 114 Tuttavia, in primo luogo, la mera circostanza che un bene del demanio pubblico, a causa delle sue caratteristiche specifiche, possa essere messo a disposizione soltanto di un numero limitato di utenti, o di uno solo, non è sufficiente per escludere che in una siffatta messa a disposizione possa ravvisarsi un vantaggio selettivo concesso per mezzo di risorse statali, anche quando tale limitazione è riconducibile a considerazioni di sicurezza.
- 115 Infatti, l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ha come scopo di impedire che gli scambi tra Stati membri siano pregiudicati da vantaggi accordati dalle autorità pubbliche che, in forme diverse, falsino o minaccino di falsare la concorrenza favorendo talune imprese o talune produzioni. La nozione di aiuto può quindi ricomprendere non soltanto prestazioni positive come le sovvenzioni, i prestiti o le acquisizioni di partecipazioni nel capitale di imprese, ma anche gli interventi che, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa e che, in questo modo, senza essere sovvenzioni in senso stretto, hanno la stessa natura e producono effetti identici (v. sentenze dell'8 maggio 2003, Italia e SIM 2 Multimedia/Commissione, C-328/99 e C-399/00, EU:C:2003:252, punto 35 e la giurisprudenza ivi citata; del 14 gennaio 2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, punto 33 e la giurisprudenza ivi citata, e del 16 luglio 2015, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, punto 26 e la giurisprudenza ivi citata).
- 116 Del pari, come ricordato al precedente punto 86, dall'articolo 107, paragrafo 1, TFUE deriva che la nozione di aiuto è una nozione oggettiva che dipende, segnatamente, dalla questione se una misura statale conferisca o meno un vantaggio a una o a determinate imprese.

- 117 Pertanto, al fine di valutare se una misura statale costituisce un aiuto, occorre determinare, in particolare, se l'impresa beneficiaria riceve un vantaggio che essa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato (sentenze dell'11 luglio 1996, SFEI e a., C-39/94, EU:C:1996:285, punto 60, e del 29 aprile 1999, Spagna/Commissione, C-342/96, EU:C:1999:210, punto 41; v. anche sentenza del 12 giugno 2014, Sarc/Commissione, T-488/11, non pubblicata, EU:T:2014:497, punto 90 e la giurisprudenza ivi citata). Così, in base ad una giurisprudenza ormai costante, la fornitura di beni o di servizi a condizioni preferenziali può costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE (v. sentenze dell'11 luglio 1996, SFEI e a., C-39/94, EU:C:1996:285, punto 59 e la giurisprudenza ivi citata; del 1° luglio 2010, ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni/Commissione, T-62/08, EU:T:2010:268, punto 57 e la giurisprudenza ivi citata, e del 28 febbraio 2012, Land Burgenland/Commissione, T-268/08 e T-281/08, EU:T:2012:90, punto 47 e la giurisprudenza ivi citata).
- 118 L'applicazione del criterio dell'operatore privato in economia di mercato consiste nel confrontare il comportamento dei pubblici poteri a quello che avrebbe avuto un operatore privato di dimensioni simili nelle stesse circostanze. Nell'ipotesi in cui lo Stato, in realtà, non farebbe altro che comportarsi come qualsiasi operatore privato che agisce in condizioni normali di mercato (v., in tal senso, sentenza del 1° ottobre 2015, Electrabel e Dunamenti Erömű/Commissione, C-357/14 P, EU:C:2015:642, punto 144 e la giurisprudenza ivi citata), non sussiste un vantaggio inerente all'intervento dello Stato, in quanto, in linea di principio, l'ente beneficiario avrebbe potuto trarre i medesimi benefici dal semplice funzionamento del mercato (v. sentenza del 30 aprile 2014, Tisza Erömű/Commissione, T-468/08, non pubblicata, EU:T:2014:235, punto 85 e la giurisprudenza ivi citata; v. anche, in tal senso, sentenza del 28 febbraio 2012, Land Burgenland/Commissione, T-268/08 e T-281/08, EU:T:2012:90, punto 48 e la giurisprudenza ivi citata).
- 119 Orbene, nel caso di specie, come confermato in udienza dalla Commissione in risposta ad un quesito del Tribunale, l'attività mediante la quale la DGPC gestisce l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves e la mette a disposizione di una compagnia marittima utente, dietro pagamento di tasse portuali, costituisce senz'altro un'attività «economica» (v., per analogia, per quanto attiene alla gestione di infrastrutture aeroportuali, sentenze del 12 dicembre 2000, Aéroports de Paris/Commissione, T-128/98, EU:T:2000:290, punti 121 e 125, e del 24 marzo 2011, Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione, T-443/08 e T-455/08, EU:T:2011:117, punto 93). In un'ipotesi del genere, è dunque alla luce del criterio dell'investitore privato che agisce in economia di mercato che la Commissione deve verificare se il comportamento della DGPC aveva procurato all'interveniente un vantaggio che essa non avrebbe ricevuto in condizioni normali di concorrenza (v., in tal senso, sentenza del 17 dicembre 2008, Ryanair/Commissione, T-196/04, EU:T:2008:585, punto 85).
- 120 Tale conclusione è d'altronde conforme al punto 225 della comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, a tenore del quale, in sostanza, le imprese utenti di infrastrutture pubbliche possono beneficiare di un vantaggio costitutivo di un aiuto di Stato, a meno che le modalità d'uso di tale infrastruttura non siano conformi al criterio dell'operatore in economia di mercato, vale a dire quando l'infrastruttura è messa a loro disposizione a condizioni di mercato. Essa è altresì avvalorata dai punti 226 e 228 della stessa comunicazione, in cui la Commissione precisa, da un lato, che l'esistenza di un siffatto vantaggio può comunque essere esclusa quando i canoni versati per l'utilizzo dell'infrastruttura sono stati fissati per mezzo di una gara d'appalto trasparente e non discriminatoria e, dall'altro, che il criterio dell'operatore in economia di mercato può essere soddisfatto per il finanziamento pubblico di infrastrutture aperte non riservate a uno o più utenti specifici quando gli utenti contribuiscono progressivamente, da un punto di vista ex ante, alla redditività del progetto o del gestore.
- 121 In secondo luogo, la circostanza, sottolineata dalla Commissione, che l'interveniente abbia potuto utilizzare l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves al di fuori di qualsiasi contratto di concessione e che essa non sia stata quindi tenuta al pagamento di un canone concerne unicamente la forma giuridica con cui avviene tale utilizzo e non la questione se le condizioni economiche di detto

utilizzo abbiano consentito all'interveniente di fruire di un vantaggio che essa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato. Tenuto conto dei principi ricordati ai precedenti punti 116 e 117, quest'unica circostanza non era dunque affatto atta ad escludere che le condizioni di utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente, a fini di trasporto commerciale, abbiano potuto procurare alla medesima un vantaggio finanziato per mezzo di risorse statali. In tale contesto, non spetta al Tribunale pronunciarsi sull'argomento della ricorrente secondo cui l'utilizzo da parte dell'interveniente dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves al di fuori di qualsiasi contratto di concessione e, pertanto, senza pagamento di un canone, violerebbe l'articolo 43 della legge relativa ai porti delle Canarie, essendo tale questione di diritto nazionale.

- 122 Per lo stesso motivo, non può essere accolto l'argomento dell'interveniente secondo cui, in sostanza, l'autorizzazione di attracco a Puerto de Las Nieves di cui essa beneficia da oltre vent'anni e l'utilizzo ininterrotto, da parte sua, dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da allora, avrebbe creato in capo ad essa un diritto soggettivo al mantenimento di tali condizioni di utilizzo. Infatti, anche ammettendo che un siffatto diritto soggettivo sia stabilito in forza del diritto nazionale applicabile alla situazione in esame, detto diritto non osterebbe a una constatazione secondo cui tali condizioni di utilizzo hanno procurato all'interveniente un vantaggio finanziato per mezzo di risorse statali.
- 123 In terzo luogo, va respinto l'argomento della Commissione secondo cui la mancanza di un vantaggio concesso all'interveniente per mezzo di risorse statali deriverebbe dal fatto che essa ha versato tutte le tasse regolamentari dovute per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, che tali tasse sono identiche in tutti i porti rientranti nella competenza della DGPC e che, inoltre, in forza della legge relativa ai porti delle Canarie, esse sono calcolate in modo da coprire le spese e gli ammortamenti e da generare un utile ragionevole.
- 124 Infatti, dalla giurisprudenza ricordata ai precedenti punti da 117 a 119 emerge che, nelle circostanze della presente controversia, l'esame inerente all'esistenza di un vantaggio concesso all'interveniente per mezzo di risorse statali a causa delle condizioni in cui essa è stata autorizzata ad utilizzare l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale presupponeva che la Commissione valuti concretamente se le tasse portuali versate dall'interveniente, equiparabili ai canoni riscossi per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, fossero di importo almeno equivalente alla compensazione che un operatore privato, che agisce in condizioni di concorrenza normali, avrebbe potuto ottenere come corrispettivo di una siffatta messa a disposizione (v., in tal senso, sentenza del 12 giugno 2014, Sarc/Commissione, T-488/11, non pubblicata, EU:T:2014:497, punto 91 e la giurisprudenza ivi citata).
- 125 Orbene, né il fatto che l'interveniente abbia versato tutte le tasse regolamentari poste a suo carico per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, né la circostanza, sottolineata ai paragrafi 47 e 62 della decisione impugnata, che la DGPC applicava in tutti i porti rientranti nella sua competenza le stesse tasse regolamentari, calcolate allo stesso modo, erano atte a dispensare la Commissione dall'effettuare una siffatta valutazione concreta.
- 126 Del pari, l'argomento che la Commissione trae dall'articolo 41, paragrafo 1, della legge relativa ai porti delle Canarie, da cui deriverebbe che le tasse regolamentari applicabili agli utenti dei porti delle Isole Canarie devono essere calcolate in modo da coprire le spese e gli ammortamenti e da generare un utile ragionevole, non poteva condurla a dispensarsi dalla verifica concreta menzionata al precedente punto 124, cui essa doveva provvedere, tenuto conto della sua responsabilità in materia di controllo degli aiuti di Stato derivanti dalle disposizioni dell'articolo 108 TFUE. Invero, una siffatta norma relativa all'importo delle tasse regolamentari dovute per l'utilizzo dei porti nell'arcipelago delle Canarie, iscritta in una disposizione di diritto nazionale, in quanto tale, non è sufficiente per dimostrare che le tasse regolamentari poste a carico dell'interveniente dalla DGPC per l'uso esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale coprivano

perlomeno il corrispettivo che un operatore privato sarebbe stato in grado di ottenere, in condizioni normali di mercato, da una compagnia marittima che utilizza tale infrastruttura alle medesime condizioni.

- 127 Non è quindi dimostrato che la condizione inerente all'esistenza di un vantaggio concesso per mezzo di risorse statali, ad ogni modo, non era soddisfatta nel caso di specie. Pertanto, non avendo la Commissione effettuato l'analisi concreta alla quale viene fatto riferimento ai precedenti punti 117 e 124, occorre ritenere che l'esame della prima e terza censura della denuncia durante il procedimento di esame preliminare è stato inficiato da una lacuna importante. Conformemente alla giurisprudenza citata al precedente punto 50, tale lacuna costituisce un indizio nel senso che l'esame della misura messa in discussione nell'ambito delle suddette censure sollevava una grave difficoltà.
- 128 Contrariamente a quanto fatto valere dalla Commissione e dall'interveniente, dal fascicolo non emerge che la ricorrente abbia potuto beneficiare di condizioni di utilizzo simili a quelle denunciate nella denuncia, in un altro porto dell'arcipelago delle Canarie. Ad ogni modo, anche ammettendo comprovata una siffatta circostanza, essa, di per sé, senza esame della situazione di fatto e di diritto delle compagnie marittime che assicurano il collegamento con Tenerife nei vari porti delle altre isole delle Canarie, non può consentire di escludere la qualificazione come aiuto di Stato delle condizioni di utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente.
- 129 Del pari, la conclusione di cui al precedente punto 127 non può essere rimessa in discussione dall'argomento della Commissione, vertente, nelle sue memorie, sulle sentenze del 14 gennaio 2015, Eventech (C-518/13, EU:C:2015:9), e del 4 luglio 2007, Bouygues e Bouygues Télécom/Commissione (T-475/04, EU:T:2007:196), e, in udienza, sulla sentenza del 12 giugno 2014, Sarc/Commissione (T-488/11, non pubblicata, EU:T:2014:497), secondo cui la realizzazione di una gara d'appalto non è indispensabile per escludere l'esistenza di un aiuto in tutti i casi in cui uno Stato membro gestisce risorse pubbliche.
- 130 Infatti, è sufficiente constatare al riguardo che i rilievi svolti ai precedenti punti da 112 a 128 non poggiano in alcun modo sull'assunto secondo cui la qualificazione come aiuto di Stato di un vantaggio concesso all'interveniente, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, deriverebbe dalla mera circostanza che quest'ultima ha potuto utilizzare da sola l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale, al di fuori di qualsiasi gara d'appalto indetta dalla DGPC. I precedenti punti da 112 a 128 applicano invece alla presente controversia la giurisprudenza costante menzionata al precedente punto 86 secondo cui la nozione di aiuto di Stato dipende solamente dalla questione se una misura statale conferisce o meno un vantaggio ad una o a determinate imprese, finanziato mediante risorse statali.
- 131 Ciò posto, va precisato che la circostanza che l'uso esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale di cui beneficia l'interveniente dalla metà degli anni '90 non trae origine da una gara d'appalto aperta e non discriminatoria, bensì nella regola prior in tempore, potior in iure, rendeva ancora più necessario che la Commissione operasse, nel caso di specie, la valutazione concreta cui viene fatto riferimento al precedente punto 124. Infatti, da tale circostanza deriva che, fino all'indizione, da parte della DGPC, di una gara d'appalto nel 2014, nessuna procedura d'appalto aveva consentito di misurare, in condizioni normali di mercato, il valore economico del diritto per una compagnia marittima di utilizzare da sola l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale e, pertanto, il corrispettivo finanziario che potrebbe ottenere un operatore che agisce in siffatte condizioni per detta misura a disposizione della summenzionata infrastruttura.
- 132 Infine, neppure la constatazione operata dalla Commissione nella decisione impugnata secondo cui le autorità spagnole avrebbero intrapreso gli sforzi necessari per garantire, entro un termine ragionevole, un accesso all'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves con modalità aperte e non

discriminatorie, sin dal momento in cui la ricorrente aveva manifestato il suo desiderio di attraccare in tale porto per mezzo di un traghetto veloce (quarto motivo), può rimettere in discussione la conclusione di cui al precedente punto 127.

- 133 A tal riguardo, va ricordato nuovamente che la nozione di aiuto di Stato è una nozione oggettiva che dipende, in particolare, dalla questione se una misura statale conferisca o meno un vantaggio ad una o a determinate imprese (v. giurisprudenza citata al punto 86 supra).
- 134 Ne consegue che i recenti sforzi delle autorità spagnole cui si riferisce la Commissione e che occupano un posto essenziale nell'economia della decisione impugnata, non erano, in quanto tali, atti ad escludere che l'interveniente abbia potuto beneficiare di aiuti di Stato a causa delle condizioni oggettive in cui essa è stata autorizzata ad utilizzare da sola, per molti anni, l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale, né, di conseguenza, a consentire alla Commissione di negare ogni grave difficoltà nell'esame della prima e terza censura della denuncia.
- 135 Ad ogni modo, la ricorrente fa valere, a giusto titolo, che il quarto motivo della decisione impugnata su cui poggia la conclusione della Commissione secondo cui l'utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves non aveva comportato la concessione di un aiuto di Stato (v. punto 25 supra) è viziato da due errori di valutazione.
- 136 Sotto un primo profilo, come ammesso dalla Commissione nelle proprie memorie, è a torto che essa ha constatato, al paragrafo 49 della decisione impugnata, che nessuna compagnia concorrente dell'interveniente aveva manifestato formalmente un interesse ad operare a Puerto de Las Nieves per mezzo di traghetti veloci fino alla richiesta presentata dalla ricorrente in data 3 luglio 2013.
- 137 Infatti, dall'esame del fascicolo emerge che la richiesta di autorizzazione di attracco in tale porto presentata sin dal 2004 dalla Trasmediterránea, una compagnia marittima terza, riguardava un traghetto veloce e non, come indicato al paragrafo 50 della decisione impugnata, un traghetto convenzionale. Come sottolineato a giusto titolo dalla ricorrente, le caratteristiche tecniche della nave per la quale la Trasmediterránea aveva richiesto tale autorizzazione sono, per quanto riguarda la lunghezza complessiva e la velocità di crociera, molto vicine a quelle di uno dei traghetti veloci con i quali l'interveniente opera a Puerto de Las Nieves.
- 138 Ne consegue che sono trascorsi circa dieci anni tra la richiesta presentata nel 2004 dalla Trasmediterránea e l'indizione ad opera della DGPC di una gara d'appalto nel luglio 2014. Ciò posto e fatte salve le constatazioni di cui ai precedenti punti 128, 133 e 134, è quindi a torto che la Commissione ha concluso, in sostanza, al paragrafo 58 della decisione impugnata, che la DGPC aveva intrapreso, entro un termine ragionevole, quanto necessario al fine di garantire un accesso aperto e non discriminatorio all'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves.
- 139 Tale errore di valutazione dei fatti non è affatto rimesso in discussione dall'argomento della Commissione, addotto nella controreplica, secondo cui l'analisi contenuta nella decisione impugnata riguardava unicamente le misure adottate dalle autorità spagnole in base alla domanda di accesso presentata dalla ricorrente nel 2013 e non riguardava quindi la questione se il rigetto della domanda presentata nel 2004 significasse che, all'epoca, non era garantito un accesso aperto e non discriminatorio all'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves. È sufficiente constatare, a tal riguardo, che emerge senza ambiguità dal paragrafo 50 della decisione impugnata che l'analisi operata dalla Commissione della situazione di cui trattasi prima del 3 luglio 2013 si basava sull'assunto erroneo secondo cui la domanda di accesso presentata dalla Trasmediterránea nel 2004 riguardava un traghetto convenzionale.
- 140 Sotto un secondo profilo, si deve necessariamente constatare che, nella decisione impugnata, la valutazione della Commissione delle conseguenze dell'ordinanza di sospensione del 27 febbraio 2015 è anche viziata da un errore.

- 141 A tal riguardo, da un lato, va rilevato che, al momento dell'adozione della decisione impugnata, l'ordinanza di sospensione del 27 febbraio 2015 ostava all'assegnazione da parte della DGPC del primo lotto di bande orarie all'interveniente e del secondo lotto alla ricorrente. Tale sospensione, certamente temporanea per natura, aveva quindi per effetto di mantenere invariate le condizioni in cui l'interveniente utilizzava da sola l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, impedendo così persino l'accesso a tale infrastruttura richiesto dalla ricorrente a fini di trasporto commerciale. Tale sospensione ha quindi prodotto l'effetto di mantenere le condizioni di utilizzo di tale infrastruttura segnalate dalla ricorrente nella denuncia.
- 142 Dall'altro, come giustamente sostenuto dalla ricorrente, il carattere per natura temporaneo di tale sospensione non escludeva affatto che il risultato della gara d'appalto indetta dalla DGPC fosse stato in definitiva dichiarato invalido dai giudici nazionali. Una tale eventualità appariva ancora più ipotetica in quanto, come conferma il ragionamento seguito nell'ordinanza di sospensione del 27 febbraio 2015, tale sospensione presupponeva necessariamente il riconoscimento da parte del giudice nazionale dell'apparente fondatezza (*fumus boni iuris*) del ricorso proposto nel merito dall'interveniente contro il bando di gara di cui trattasi.
- 143 In siffatte circostanze e anche indipendentemente dall'eventuale qualificazione delle misure di cui trattasi come aiuti di Stato, la Commissione non poteva validamente, come ha fatto al paragrafo 61 della decisione impugnata, far leva sul carattere «intrinsecamente temporaneo» dell'ordinanza di sospensione del 27 febbraio 2015 al fine di concludere, in sostanza, che lo status quo che ne risultava per quanto riguarda le condizioni di utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente non rimetteva in discussione gli sforzi intrapresi dalla DGPC per garantire un accesso aperto e non discriminatorio a detta infrastruttura. Al contrario, tale circostanza costituisce un indizio supplementare delle gravi difficoltà sollevate dall'esame delle summenzionate condizioni alla luce del divieto sancito dall'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- 144 Tale conclusione non è rimessa in discussione dall'argomento della Commissione secondo cui, in sostanza, alla ricorrente sarebbe consentito presentare, in futuro, una nuova denuncia in funzione dell'esito nel merito del ricorso dell'interveniente dinanzi al Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife (Corte superiore di giustizia delle Canarie, Sezione del contenzioso amministrativo, Prima Sezione di Santa Cruz de Tenerife). Infatti, è sufficiente constatare al riguardo che tale esito, qualunque esso sia, non avrà alcuna incidenza sulla constatazione operata al precedente punto 141 secondo cui, al momento dell'adozione della decisione impugnata, l'ordinanza di sospensione del 27 febbraio 2015 produceva l'effetto di mantenere le condizioni di utilizzo da parte dell'interveniente dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, criticate nella prima e terza censura della denuncia.
- 145 Alla luce dei rilievi che precedono e senza che sia neanche necessario pronunciarsi sugli altri argomenti della ricorrente che contestano l'esame operato dalla Commissione delle condizioni di utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente, occorre concludere che la mancanza di una valutazione concreta da parte della Commissione della questione se le tasse portuali versate dall'interveniente come corrispettivo dell'utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto commerciale corrispondessero al corrispettivo che un investitore privato avrebbe potuto ottenere per un siffatto utilizzo in condizioni normali di mercato nonché la durata particolarmente lunga del procedimento di esame preliminare, cumulate, inoltre, all'ostacolo posto dall'ordinanza di sospensione del 27 febbraio 2015 all'attuazione del risultato della gara d'appalto indetta dalla DGPC nel 2014, costituiscono indizi nel senso che l'esame dell'utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves in considerazione del divieto sancito dall'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sollevava gravi difficoltà.

- 146 Dalla giurisprudenza ricordata ai precedenti punti 46 e 47 discende che la Commissione, in presenza delle suddette difficoltà, era tenuta ad avviare il procedimento di indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE al fine di valutare se l'interveniente avesse beneficiato di un aiuto di Stato a titolo di predetto utilizzo esclusivo.
- 147 Ne consegue che il motivo unico di ricorso deve essere accolto nei limiti in cui è diretto contro la parte della decisione impugnata in cui la Commissione, senza avviare il procedimento di indagine formale, ha concluso che le condizioni di utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente a fini di trasporto commerciale, segnalate dalla ricorrente nell'ambito della prima e terza censura della denuncia, non avevano procurato all'interveniente alcun aiuto di Stato. Occorre pertanto annullare la decisione impugnata entro tali limiti.

*Sull'esame operato dalla Commissione della tassa T 9 imposta all'interveniente per l'occupazione dell'infrastruttura portuale a Puerto de Las Nieves (seconda censura sollevata nella denuncia)*

- 148 La ricorrente fa valere che la Commissione ha constatato a torto che l'interveniente aveva percepito aiuti di Stato per oltre 20 anni sotto forma di un esonero parziale dal pagamento della tassa T 9, il che comportava una diminuzione delle risorse pubbliche.
- 149 La ricorrente sostiene anzitutto che la base imponibile per il calcolo della tassa T 9 avrebbe dovuto, conformemente alla normativa applicabile, corrispondere alla totalità dello spazio portuale occupato dall'interveniente a titolo esclusivo e non soltanto la superficie del terreno occupato dalle sue rampe d'attracco. L'interveniente occuperebbe, infatti, in modo esclusivo la totalità dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves rientrante nel demanio pubblico, e tale zona è d'altronde recintata e il suo accesso controllato da dipendenti dell'interveniente. La ricorrente precisa al riguardo che, essendo la legislazione portuale simile su tutto il territorio spagnolo, la Commissione non poteva, al fine di escludere l'esistenza di un aiuto di Stato, limitarsi a constatare che la tassa T 9 veniva riscossa allo stesso modo in tutti i porti delle Canarie. Ad ogni modo, la situazione di Puerto de Las Nieves sarebbe peculiare, poiché si tratta dell'unico porto dell'arcipelago delle Canarie occupato a titolo esclusivo da una compagnia di trasporto marittimo al di fuori di una concessione e, pertanto, senza versamento di un canone e l'interveniente sarebbe inoltre l'unico operatore in tale arcipelago ad aver installato rampe fisse che occupano la totalità della zona di manovra, ad uso esclusivo delle sue navi. Siffatta situazione differirebbe ad esempio significativamente da quella del porto di Morro Jable (Spagna), in cui opera la ricorrente e alla quale si riferisce la Commissione nell'ambito del presente ricorso.
- 150 In subordine, la ricorrente contesta i chiarimenti forniti dalle autorità spagnole durante il procedimento amministrativo ed accettate dalla Commissione secondo cui la superficie occupata dalle rampe fisse sarebbe già coperta dalle tasse T 2, T 3 e T 4 e non dovrebbe conseguentemente essere presa in considerazione anche per il calcolo della tassa T 9. Per un verso, la tassa T 2 graverebbe esclusivamente sulla superficie della linea di attracco, la quale non ricopre la zona di manovra né altre zone di servizio su cui si trovano le rampe dell'interveniente. Per altro verso, sarebbe possibile che le rampe dell'interveniente coprano una parte della zona di manovra o della zona di servizio non coperta dalle tasse T 3 e T 4, gravanti per la loro parte sull'uso delle acque del porto e dei bacini, gli accessi terrestri, le vie di circolazione, le zone di manipolazione, le stazioni marittime e i servizi di polizia. La ricorrente aggiunge, nelle sue osservazioni sulla memoria di intervento, che le tasse T 2, T 3 e T 4 sono dovute unicamente tra il momento in cui l'imbarcazione accede al porto e il momento in cui le persone e le merci lo lasciano, mentre la tassa T 9 grava sulla messa a disposizione dello spazio portuale per la durata voluta dall'operatore interessato.
- 151 La Commissione contesta gli argomenti della ricorrente. In primo luogo, essa fa valere che l'interveniente ha senz'altro versato la tassa T 9 per tutte le superfici da essa occupate in via esclusiva e le tasse T 2, T 3 e T 4 per l'uso dei terreni e dei viali contigui alla linea di attracco. In secondo luogo, essa rileva che la ricorrente stessa ha usato il porto di Morro Jable in via esclusiva per oltre quindici

anni senza essere debitrice della tassa T 9 per la totalità della superficie del porto, bensì unicamente per l'uso di determinati spazi quali uffici, magazzini o altri impianti che necessitano un uso privativo del terreno. In terzo luogo, la Commissione, sostenuta essenzialmente dall'interveniente, sottolinea che la ricorrente non contesta la conclusione, contenuta nella decisione impugnata, secondo cui la tassa T 9 è stata correttamente imposta all'interveniente escludendo l'uso della superficie del porto destinata all'uso delle rampe d'attracco appartenenti all'interveniente. Infatti, qualsiasi altra conclusione comporterebbe una notevole sovrapposizione tra detta tassa e una serie di altre tasse portuali, dando così luogo ad una doppia imposizione, avendo le autorità spagnole d'altronde confermato durante il procedimento amministrativo che il metodo di calcolo delle tasse T 2, T 3, T 4 e T 9 non aveva implicato alcuna rinuncia a risorse pubbliche. L'interveniente aggiunge, su tale punto, che la stessa denominazione della tassa T 9 («Servizi di deposito e magazzinaggio, locali ed edifici») costituisce un indizio nel senso che lo spazio occupato dalla rampa da essa utilizzata non vi è assoggettato, mentre tale spazio rientra senz'altro nelle nozioni di «manovre di ormeggio», di «acque portuali e bacini» e di «acque portuali e bacini, banchine e pontili, e zone di manipolazione» rientranti nella descrizione, nel decreto legislativo n. 1/1994, dei fatti generatori delle tasse T 2, T 3 e T 4. In ultimo luogo, la Commissione ricorda la constatazione operata nella decisione impugnata secondo cui non è stato contestato che la tassa T 9 fosse imposta allo stesso modo in tutti i porti rientranti nella competenza della DGPC, tra cui i porti utilizzati da un solo operatore. Orbene, tenuto conto di tutte le informazioni disponibili, la Commissione sostiene di aver potuto validamente dedurre da tale constatazione che l'interveniente non aveva beneficiato di alcun vantaggio rispetto ad altre compagnie di trasporto marittimo e, di conseguenza, ritenere che nessuna grave difficoltà su tale punto richiedesse l'avvio di un procedimento di indagine formale.

- 152 Va sottolineato, in via preliminare, che la ricorrente non ha rimesso in discussione la constatazione di cui al paragrafo 63 della decisione impugnata, secondo cui, almeno dal 2005, l'interveniente ha versato tutte le tasse poste a suo carico dalla DGPC per l'utilizzo, da parte sua, dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves a fini di trasporto marittimo commerciale.
- 153 Peraltro, va ricordato che la seconda censura della denuncia riguardava tanto la tassa T 2 quanto la tassa T 9 e che queste due tasse sono state esaminate in una sezione distinta della decisione impugnata, ai paragrafi da 63 a 70 della medesima (v. punti da 63 a 70 supra). Orbene, nell'ambito del presente ricorso, la ricorrente contesta tale parte della decisione impugnata solo in riferimento alla tassa T 9.
- 154 Con la sua seconda censura sollevata nella denuncia, la ricorrente aveva segnatamente sostenuto che, da molti anni, l'interveniente beneficiava di un esonero parziale dalla tassa T 9. Così, essa fa valere sostanzialmente che, conformemente all'articolo 115 bis del decreto legislativo n. 1/1994, all'interveniente avrebbe dovuto essere imposto il pagamento della tassa di cui trattasi non soltanto per la superficie occupata dalle proprie rampe, ma, più ampiamente, per l'occupazione esclusiva della quasi totalità della superficie di Puerto de Las Nieves.
- 155 A differenza della prima e terza censura riguardanti una violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, tale parte della denuncia non riguardava dunque l'ottenimento da parte dell'interveniente di un vantaggio derivante, in quanto tale, dal valore economico dell'utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, bensì metteva specificamente in discussione, in particolare, il vantaggio di cui avrebbe beneficiato l'interveniente a causa di un esonero parziale dalla tassa T 9 che avrebbe dovuto esserle imposta in forza della legislazione spagnola applicabile. Al paragrafo 66 della decisione impugnata, la Commissione, dopo aver sostanzialmente ricordato che non le spettava valutare come le tasse portuali erano applicate e a titolo di quali eventi imponibili, ha respinto tale argomentazione adducendo che emergeva dalle spiegazioni fornite dalle autorità spagnole che la tassa T 9 era riscossa allo stesso modo dalla DGPC in tutti i porti rientranti nella sua competenza. L'esame preliminare non avrebbe dunque permesso di individuare alcun vantaggio selettivo per l'interveniente derivante da un presunto esonero parziale da tale tassa.

- 156 A tal riguardo, va ricordato che la qualificazione di una misura nazionale come «aiuto di Stato» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, richiede che siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni. In primo luogo, deve trattarsi di un intervento dello Stato o effettuato mediante risorse statali. In secondo luogo, tale intervento deve poter incidere sugli scambi tra gli Stati membri. In terzo luogo, deve concedere un vantaggio selettivo al suo beneficiario. In quarto luogo, esso deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza (v. sentenza del 21 dicembre 2016, Commissione/World Duty Free Group SA e a., C-20/15 P e C-21/15 P, EU:C:2016:981, punto 53 e la giurisprudenza ivi citata).
- 157 Per quanto riguarda il requisito relativo alla selettività del vantaggio che è un elemento costitutivo della nozione di «aiuto di Stato», ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, per giurisprudenza costante, la valutazione del requisito in parola richiede di stabilire se, nell'ambito di un dato regime giuridico, la misura nazionale in discussione sia tale da favorire «talune imprese o talune produzioni» rispetto ad altre che si trovino in una situazione fattuale e giuridica analoga, tenuto conto dell'obiettivo perseguito da detto regime e che sono quindi oggetto di un trattamento differenziato idoneo, in sostanza, ad essere qualificato come discriminatorio (v. sentenza del 21 dicembre 2016, Commissione/World Duty Free Group SA e a., C-20/15 P e C-21/15 P, EU:C:2016:981, punto 54 e la giurisprudenza ivi citata; v. anche, in tal senso, sentenza del 14 gennaio 2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, punto 55 e la giurisprudenza ivi citata).
- 158 Con riguardo, in particolare, a misure nazionali che attribuiscono un vantaggio fiscale, occorre rammentare che una misura di siffatta natura che, pur non implicando un trasferimento di risorse statali, collochi i beneficiari in una situazione più favorevole rispetto agli altri contribuenti è idonea a recare un vantaggio selettivo ai beneficiari e costituisce, pertanto, un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Per contro, non costituisce un siffatto aiuto ai sensi della menzionata disposizione un vantaggio fiscale risultante da una misura generale applicabile senza distinzione a tutti gli operatori economici (v. sentenza del 21 dicembre 2016, Commissione/World Duty Free Group SA e a., C-20/15 P e C-21/15 P, EU:C:2016:981, punto 56 e la giurisprudenza ivi citata).
- 159 Nel caso di specie, la misura di cui trattasi è consistita, secondo la ricorrente, in un esonero parziale ed individuale dalla tassa T 9 di cui avrebbe beneficiato l'interveniente, in quanto la DGPC, da quando detta interveniente utilizza l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves, non ha mai posto a carico della medesima la tassa T 9 prendendo come base imponibile la totalità o quasi-totalità della superficie di tale infrastruttura.
- 160 Tuttavia, nessuno degli argomenti sollevati dalla ricorrente può rimettere in discussione la constatazione operata dalla Commissione nella decisione impugnata seconda cui, in sostanza, la ricorrente non ha dedotto alcun elemento a dimostrazione del fatto che le modalità di calcolo della tassa T 9 posta a carico dell'interveniente abbiano procurato a quest'ultima un vantaggio selettivo ai sensi della giurisprudenza ricordata al precedente punto 157.
- 161 Anzitutto, la ricorrente fa valere che, siccome la legislazione portuale è simile in tutta la Spagna, la scala territoriale normale che avrebbe dovuto essere utilizzata a fini comparativi era quella di tale paese e non quella delle sole Isole Canarie. A tal riguardo, è sufficiente constatare che, con tale argomento, la ricorrente non fornisce alcun indizio concreto atto a dimostrare che le modalità di calcolo della tassa T 9 applicate all'interveniente avrebbero procurato a quest'ultima un vantaggio rispetto ad altre compagnie marittime soggette alla medesima tassa e che si trovano, riguardo ad essa, in una situazione fattuale e giuridica comparabile a quella dell'interveniente.
- 162 Non può essere accolto, poi, l'argomento relativo alla circostanza che l'interveniente sarebbe la sola compagnia marittima delle Isole Canarie le cui rampe di accesso sono fissate al suolo e che occupano la totalità della zona di manovra e operano in un porto in maniera esclusiva senza disporre a tal effetto di una concessione e secondo cui l'esonero dalla tassa T 9 sarebbe giustificato soltanto quando una compagnia marittima concessionaria versa un diritto di occupazione.

- 163 Infatti, si deve necessariamente constatare che, oltre a non essere comprovato da alcun elemento di prova, tale argomento si basa su una comparazione della situazione dell'interveniente a Puerto de Las Nieves con quella di compagnie marittime che si trovano in una situazione fattuale e giuridica che, riguardo alla tassa T 9, non è paragonabile alla sua. Neppure tale argomento è dunque atto a dimostrare, conformemente alla giurisprudenza ricordata al precedente punto 157, che le modalità di calcolo della tassa T 9 applicate all'interveniente hanno conferito a quest'ultima un vantaggio selettivo rispetto ad altre compagnie che si trovano, riguardo alla medesima, in un'analoga situazione fattuale e giuridica.
- 164 Infine, per lo stesso motivo, occorre anche respingere, da un lato, l'argomento della ricorrente attinente alla circostanza che la situazione delle compagnie marittime operanti in altri porti delle Isole Canarie e rientranti nella competenza della DGPC non sarebbe comparabile a quella dell'utilizzo da parte dell'interveniente dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves in quanto tali compagnie esercitano le loro attività in regime di concorrenza e condividono quindi con altre compagnie l'uso di infrastrutture pubbliche, come le rampe mobili, e dall'altro, l'argomento addotto in subordine, ricordato al precedente punto 150, con cui la ricorrente contesta che l'occupazione della superficie delle rampe fisse sarebbe già coperta dalle tasse T 2, T 3 e T 4 e non dovrebbe quindi essere presa in considerazione anche per il calcolo della tassa T 9.
- 165 Ciò premesso, la ricorrente, alla quale incombe dimostrare l'esistenza di gravi difficoltà (v. punto 51 supra), non ha dunque messo in rilievo indizi che possano dimostrare che l'esame della seconda censura dedotta nella denuncia a titolo di una violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sollevava gravi difficoltà, che richiedevano l'avvio da parte della Commissione di un procedimento di indagine formale.
- 166 Pertanto, il ricorso deve essere respinto in quanto infondato nei limiti in cui riguarda l'annullamento della parte della decisione impugnata, scindibile da quella esaminata ai precedenti punti da 80 a 147, in cui la Commissione, senza avviare il procedimento di indagine formale, ha concluso, in sostanza, che il calcolo da parte della DGPC della tassa T 9 per quanto riguarda l'interveniente, in quanto tale, non aveva comportato la concessione di un aiuto di Stato a quest'ultima e aveva respinto, per tale motivo, la seconda censura della denuncia presentata dalla ricorrente.

### **Conclusioni sul ricorso nel suo complesso**

- 167 Alla luce di quanto precede, occorre accogliere il ricorso nei limiti in cui mira all'annullamento della parte della decisione impugnata in cui la Commissione, senza avviare il procedimento di indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, ha concluso che le condizioni di utilizzo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente a fini di trasporto commerciale, denunciate dalla ricorrente nell'ambito della prima e terza censura della denuncia, non avevano procurato all'interveniente alcun aiuto di Stato. Il ricorso è respinto quanto al resto.

### **Sulle spese**

- 168 Ai sensi dell'articolo 134, paragrafo 3, del regolamento di procedura, se le parti soccombono rispettivamente su uno o più capi, il Tribunale può decidere che ogni parte sopporti le proprie spese o di ripartire le spese. Poiché il ricorso è stato parzialmente accolto, sarà fatta una giusta valutazione delle circostanze della causa decidendo che la ricorrente supporterà un quarto delle proprie spese, mentre il resto delle sue spese sarà sopportato dalla Commissione, e che quest'ultima nonché l'interveniente supporteranno peraltro le proprie spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Nona Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) **La decisione C(2015) 8655 final della Commissione, dell'8 dicembre 2015, relativa all'aiuto di Stato SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) – Spagna – Fred Olsen, è annullata nella parte in cui è stato ivi constatato, al termine del procedimento di esame preliminare, che l'utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte della Fred Olsen, SA non aveva comportato la concessione di un aiuto di Stato a quest'ultima.**
- 2) **Il ricorso è respinto quanto al resto.**
- 3) **La Naviera Armas, SA sopporta un quarto delle proprie spese mentre il resto delle sue spese viene sopportato dalla Commissione europea.**
- 4) **La Commissione e la Fred Olsen sopporteranno le proprie spese.**

Gervasoni

Madise

da Silva Passos

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 15 marzo 2018.

Firme

## Indice

Fatti.....	2
Trasporto marittimo commerciale con partenza da Puerto de Las Nieves (Gran Canaria) .....	2
Procedimento amministrativo ed evoluzione della situazione in esame nel corso di detto procedimento .	3
Decisione impugnata .....	4
Procedimento e conclusioni delle parti .....	6
In diritto .....	7
Considerazioni preliminari .....	7
Sugli argomenti relativi al procedimento di esame preliminare .....	8
Sugli argomenti relativi al contenuto della decisione impugnata.....	12
Osservazioni preliminari .....	12
Sull'esame delle condizioni di utilizzo esclusivo dell'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves da parte dell'interveniente (prima e terza censura sollevate nella denuncia) .....	13
– Sulle censure dirette contro il primo motivo, relativo alla sentenza del 12 dicembre 2000, Aéroports de Paris/Commissione (T-128/98) .....	13
– Sulle censure dirette contro il secondo motivo, relativo alla circostanza che l'infrastruttura portuale di Puerto de Las Nieves non è stata né pianificata né sviluppata al fine di farne beneficiare specificamente l'interveniente o qualsiasi altra compagnia marittima .....	14
– Sulle censure dirette contro il terzo e quarto motivo, relativi alla portata dell'argomentazione della ricorrente nella denuncia nonché ai criteri di individuazione di un aiuto di Stato a vantaggio dell'utente di un'infrastruttura portuale finanziata per mezzo di fondi pubblici.....	16
Sull'esame operato dalla Commissione della tassa T 9 imposta all'interveniente per l'occupazione dell'infrastruttura portuale a Puerto de Las Nieves (seconda censura sollevata nella denuncia) .....	26
Conclusioni sul ricorso nel suo complesso .....	29
Sulle spese.....	29