V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – WŁOCHY

Pomoc państwa SA.38399 (2018/E) – Opodatkowanie przedsiębiorstw – porty we Włoszech

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2020/C 7/03)

Pismem z dnia 15 listopada 2019 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Włochy o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka, w odniesieniu do którego Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i towarzyszącego mu pisma na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Faks: +32 22961242
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom włoskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

OPIS ŚRODKA, W ODNIESIENIU DO KTÓREGO KOMISJA WSZCZYNA POSTĘPOWANIE

W tytule II włoskiej skonsolidowanej ustawy podatkowej (TUIR) ustanowiono przepisy dotyczące opodatkowania przedsiębiorstw. Przedmiotem niniejszej decyzji jest środek, jakim jest zwolnienie włoskich organów portowych z podatku od przedsiębiorstw. Środek ten nie opiera się na konkretnym przepisie, który wyraźnie i szczegółowo zwalniałby organy portowe z podatku od przedsiębiorstw, lecz jest oparty na wykładni i stosowaniu art. 74 TUIR. Zdaniem władz włoskich organy portowe stanowią część administracji publicznej i tym samym podlegają przepisom art. 74 TUIR, a zatem nie są objęte podatkiem od przedsiębiorstw. Ponadto władze włoskie twierdzą, że organy portowe nie prowadzą działalności gospodarczej.

W dniu 8 stycznia 2019 r., zgodnie z art. 22 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ([1]), Komisja przyjęła decyzję w sprawie właściwych środków, w której zwróciła się do Włoch o zniesienie zwolnienia portów z podatku od przedsiębiorstw oraz o zapewnienie, aby względem portów prowadzących działalność gospodarczą – w rozumieniu prawa UE – stosowane były takie same zasady opodatkowania, jak względem prywatnych przedsiębiorstw.

Włochy nie przyjęły bezwarunkowo i jednoznacznie zaproponowanych odpowiednich środków.

OCENA ŚRODKA

Porty, które prowadzą działalność gospodarczą, kwalifikują się jako przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Zwolnienie z podatku od przedsiębiorstw/niestosowanie podatku od przedsiębiorstw wynika z (wykładni) przepisów i wiąże się z utratą zasobów państwowych. W związku z tym jest ono przyznawane przez państwo i przy użyciu zasobów państwowych. Zmniejsza opłaty, które normalnie są uwzględniane w kosztach operacyjnych przedsiębiorstwa prowadzącego działalność gospodarczą, w związku z czym stanowi korzyść. Porty uczestniczą w wewnątrzunijnej wymianie handlowej, a zatem zwolnienie ma wpływ na wymianę handlową i zakłóca konkurencję.

([1]) Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9).

Środek jest również selektywny, ponieważ sprzyja niektórym przedsiębiorstwom. W przedmiotowej sprawie Komisja uważa na obecnym etapie, że zwolnienie wiąże się z odstępstwem od normalnego stosowania włoskiego systemu opodatkowania przedsiębiorstw, ustanowionego we włoskiej skonsolidowanej ustawie podatkowej TUIR (system odniesienia), a odstępstwo to nie jest uzasadnione wewnętrzną logiką tego systemu odniesienia.

Komisja uważa, że nieobjęcie organów portowych podatkiem od przedsiębiorstw stoi w sprzeczności z podstawowymi założeniami włoskiego systemu opodatkowania przedsiębiorstw, w ramach którego dochód z działalności gospodarczej we Włoszech jest zwykle objęty podatkiem od przedsiębiorstw. Ani fakt, że organom portowym powierza się wykonywanie pewnych uprawnień publicznych, ani fakt, że działalność portów przyczynia się do ogólnego interesu publicznego (rozwój regionalny), nie wystarcza do wyłączenia środka spod kontroli pomocy państwa, w zakresie w jakim dotyczy on dochodu z działalności gospodarczej. Nawet gdyby uniknięcie płacenia podatku od przedsiębiorstw przez organy uznane przez władze włoskie za pełniące wyłącznie funkcje publiczne było zgodne z włoskim systemem opodatkowania przedsiębiorstw, taka struktura systemu opodatkowania przedsiębiorstw we Włoszech faworyzowałaby organy portowe. Na obecnym etapie środek wiąże się zatem z selektywną korzyścią i nie przekazano żadnego uzasadnienia tej korzyści.

W związku z tym zwolnienie z podatku udzielone na rzecz włoskich portów stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Ze względu na to, że omawiany środek obowiązywał przed wejściem w życie we Włoszech zasad UE dotyczących pomocy państwa, przedmiotowa pomoc stanowi istniejącą pomoc.

Według wstępnej opinii Komisji żadna z możliwych podstaw do stwierdzenia zgodności, określona w przepisach art. 107 ust. 2 i 3, art. 106 ust. 2 oraz art. 93 TFUE, nie ma zastosowania wobec przedmiotowej pomocy. Na obecnym etapie pomoc wydaje się zatem niezgodna ze wspólnym rynkiem.

TEKST PISMA

1. **PROCEDURA**

Fase precedente alla proposta di misure opportune

(1) Il 3 luglio 2013 i servizi della Commissione hanno inviato un ampio questionario a tutti gli Stati membri al fine di raccogliere informazioni riguardo alla tassazione dei porti e a eventuali altre forme di sostegno per diversi tipi di investimenti relativi ai porti o per la gestione degli stessi.

(2) Le autorità italiane hanno trasmesso le loro risposte al questionario con lettere del 12 settembre 2013 e del 1º ottobre 2013. Con lettere del 24 gennaio 2014 e del 2 settembre 2014, i servizi della Commissione hanno chiesto ulteriori informazioni, che l'Italia ha trasmesso con lettere del 14 febbraio 2014, dell'11 settembre 2014 e del 29 settembre 2014. Con lettera del 14 novembre 2014, le autorità italiane hanno trasmesso ulteriori informazioni.

(3) Con lettera del 27 aprile 2017, i servizi della Commissione hanno inviato una richiesta di informazioni complementari alle autorità italiane, alla quale queste ultime hanno risposto il 24 maggio 2017.

(4) Con lettera del 30 aprile 2018, a norma dell'articolo 21 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("regolamento di procedura") ([1]), i servizi della Commissione hanno informato l'Italia riguardo alla loro valutazione preliminare delle disposizioni fiscali in oggetto sotto il profilo della loro qualificazione in quanto aiuti di Stato e della loro compatibilità con il mercato interno, invitando le autorità italiane a presentare le loro osservazioni.

(5) Il 22 maggio 2018 e il 27 giugno 2018 si sono svolte riunioni tra i servizi della Commissione e le autorità italiane.

(6) Con lettera del 3 luglio 2018, l'Italia ha risposto alla succitata lettera della Commissione del 30 aprile 2018. Le autorità italiane hanno trasmesso ulteriori informazioni con lettera del 10 settembre 2018.

Proposta della Commissione relativa alle opportune misure e risposta delle autorità italiane

(7) L'8 gennaio 2019 la Commissione ha proposto le opportune misure di cui all'articolo 22 del regolamento di procedura. La Commissione ha invitato l'Italia ad adottare misure atte a garantire che le autorità portuali che svolgono attività economiche siano assoggettate all'imposta sul reddito delle società allo stesso modo delle altre imprese [punto (120)]. Le autorità italiane sono state invitate a informare per iscritto la Commissione, entro due mesi a decorrere dal ricevimento della proposta, del fatto che l'Italia accetta, a norma dell'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento di procedura, incondizionatamente, inequivocabilmente e nella sua interezza la proposta di opportune misure [punto (121)].

(8) Con lettera del 7 marzo 2019, l'Italia ha respinto la proposta della Commissione adducendo i seguenti motivi:

"Ad avviso della Repubblica esistono, infatti, seri argomenti giuridici dei quali non pare la lettera della Commissione abbia tenuto debitamente conto, anche in ragione della peculiarità del sistema italiano rispetto agli altri paesi che sono stati interessati da analoghe decisioni (Belgio, Francia, Spagna)".

"Preme evidenziare, infatti, che la maggioranza dei porti italiani è decisamente lontana dal competere, anche potenzialmente, all'interno dei mercati europei e che la quasi totalità dei porti non gestisce significative relazioni commerciali con l'estero, come emerge dall'analisi dei dati di traffico delle Autorità di Sistema Portuale."

"Occorre inoltre rilevare come, a differenza dei porti del Nord Europa, tutti concorrenti in ambito comunitario, i porti italiani, per la vicinanza al Nord Africa, dove si sta verificando uno sviluppo che segue regole e dinamiche di investimento molto diverse rispetto a quelle stabilite nell'UE, subiscono una spietata concorrenza (un caso clamoroso si sta verificando nel porto di Gioia Tauro, dove la società terminalista ha ridotto gli investimenti per spostare il suo business a Tangeri), anche in ragione della normativa in tema di lavoro che consente di sostenere costi enormemente inferiori a quelli delle imprese operanti in Italia, generando un'asimmetria competitiva molto marcata."

"A ciò va aggiunto che in tali realtà geografiche si sta registrando un forte sviluppo di aree logistico-produttive con regimi agevolati in tema di commercio/sdoganamento, investimenti (finanziamenti agevolati e a fondo perduto) e fiscalità (Free Trade Zones, Special Economic Zones, ecc.), che sono potenziali elementi di distorsione della concorrenza, stante l'inconciliabilità della loro regolazione con le norme comunitarie."

"Tutto ciò promesso, ai sensi dell'art.23, paragrafo 2, del regolamento di procedura, e conformemente a quanto richiesto al punto 21 della lettere in parola, la Repubblica italiana ritiene, allo stato, di non poter accogliere la proposta della Commissione."

(9) Il 2 aprile 2019 e il 7 maggio 2019 si sono svolte altre riunioni tra le autorità italiane e i servizi della Commissione. In tali riunioni, l'Italia ha costantemente ribadito le argomentazioni di cui sopra e non ha accettato di adottare misure atte a garantire che le autorità portuali che svolgono attività economiche siano assoggettate all'imposta sul reddito delle società allo stesso modo delle altre imprese.

([1]) Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

2. **DESCRIZIONE DELLA MISURA**

La regolamentazione dei porti in Italia

(10) Le funzioni, le risorse finanziarie, le attività delle autorità di sistema portuale in Italia (di seguito "AdSP") e le disposizioni relative alle concessioni sono disciplinate dalla legge 84/1994 ([2]).

(11) L'articolo 6, paragrafo 1, della legge 84/1994 sancisce che in Italia esistono 15 AdSP. I porti gestiti dalle 15 AdSP, elencati nell'allegato A della legge 84/1994, sono i seguenti:

— AdSP del Mar Ligure occidentale: Genova, Savona e Vado Ligure;

— AdSP del Mar Ligure orientale: La Spezia e Marina di Carrara;

— AdSP del Mar Tirreno settentrionale: Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo;

— AdSP del Mar Tirreno centro-settentrionale: Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta;

— AdSP del Mar Tirreno centrale: Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia;

— AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto: Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria;

— AdSP del Mare di Sardegna: Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura;

— AdSP del Mare di Sicilia occidentale: Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani;

— AdSP del Mare di Sicilia orientale: Augusta e Catania;

— AdSP del Mare Adriatico meridionale: Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli;

— AdSP del Mar Ionio: Taranto;

— AdSP del Mare Adriatico centrale: Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona;

— AdSP del Mare Adriatico centro-settentrionale: Ravenna;

— AdSP del Mare Adriatico settentrionale: Venezia e Chioggia;

— AdSP del Mare Adriatico orientale; Trieste e Monfalcone.

Compiti delle autorità di sistema portuale

(12) L'articolo 6, comma 4, affida all'AdSP i seguenti compiti:

— indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e dei servizi portuali; attività autorizzatorie e concessorie; altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali.

— Manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

— affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1 (si veda sotto).

(13) Ai sensi dell'articolo 6, comma 10, della legge 84/1994, le attività di cui sopra devono, se del caso, essere affidate in concessione dall'AdSP mediante procedura di evidenza pubblica.

(14) Le AdSP non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, talune operazioni portuali (definite all'articolo 16, comma 3, della legge 84/1994) e attività ad esse strettamente connesse. Tuttavia, la medesima legge non esclude la prestazione di altri servizi (pilotaggio, rifornimento di carburante, ormeggio, rimorchio, raccolta di rifiuti), che in base al diritto dell'UE sono considerati servizi portuali ([3]).

([2]) Legge 28 gennaio 1994, n. 84

([3]) Articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, GU L 57 del 3.3.2017, pag. 1.

(15) Secondo l'articolo 6, comma 5, della legge 84/1994, le AdSP sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale e sono dotate di autonomia amministrativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

Risorse finanziarie delle autorità di sistema portuale

(16) Conformemente all'articolo 13, comma 1, della legge 84/1994, le entrate delle autorità di sistema portuale sono costituite:

— dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, nonché dai proventi di autorizzazione per operazioni portuali;

— dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate;

— dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti e organismi pubblici;

— da entrate diverse;

— dalle tariffe portuali.

Operazioni portuali e espletamento delle operazioni portuali

(17) L'articolo 16, comma 1, della legge 84/1994 stabilisce che sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. Le AdSP disciplinano e vigilano sull'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali, nonché sull'applicazione delle relative tariffe. Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle AdSP o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Criteri per la concessione di autorizzazioni per l'espletamento delle operazioni portuali e per la definizione dei canoni delle autorizzazioni

(18) Conformemente all'articolo 16, comma 4, della legge 84/1994, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, determina:

— i requisiti di carattere personale e tecnico-organizzativo, di capacità finanziaria, di professionalità degli operatori e delle imprese richiedenti, adeguati alle attività da espletare;

— i criteri, le modalità e i termini in ordine al rilascio, alla sospensione ed alla revoca dell'atto autorizzatorio;

— i parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui e della cauzione in relazione alla durata ed alla specificità dell'autorizzazione, tenuti presenti il volume degli investimenti e le attività da espletare.

(19) Le tariffe delle operazioni portuali sono rese pubbliche. Le imprese autorizzate devono comunicare all'autorità portuale le tariffe che intendono praticare nei confronti degli utenti, nonché ogni successiva variazione (articolo 16, comma 5, della legge 84/1994). L'autorizzazione ha durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa ovvero, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione (si veda sotto), durata identica a quella della concessione medesima. L'autorizzazione può essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione (articolo 16, comma 6, della legge 84/1994).

Affidamento di concessioni e definizione dei canoni di concessione

(20) L'articolo 18 della legge 84/1994 fissa le disposizioni per il rilascio di concessioni e l'istituzione di diritti di concessione versati dai concessionari.

(21) Le AdSP danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. È altresì sottoposta a concessione da parte dell'AdSP la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, nonché la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo (articolo 18, comma 1, della legge 84/1994).

(22) Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto.

(23) L'articolo 18, comma 1, della legge 84/1994 specifica che con il medesimo decreto sono altresì indicati:

— la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;

— i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare.

(24) Le concessioni possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali (articolo 18, comma 5).

(25) L'articolo 18, comma 6, lettera a) spiega che, ai fini del rilascio della concessione, è richiesto che i destinatari dell'atto concessorio presentino, all'atto della domanda, un programma di attività, assistito da idonee garanzie, volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto.

Il sistema di tassazione del reddito delle società in Italia

(26) L'imposta sul reddito in Italia è disciplinata dal D.P.R. 917 del 22 dicembre 1986: Testo unico delle imposte sui redditi (in seguito "TUIR") ([4]).

(27) Il titolo II del TUIR stabilisce le norme relative all'imposta sul reddito delle società.

(28) L'imposta sul reddito delle società in Italia (IRES) è un'imposta la cui base imponibile è costituita dalla somma dei redditi conseguiti dal soggetto (articolo 81 del TUIR). L'aliquota ordinaria è pari al 24 %.

(29) I soggetti passivi, indipendentemente dalla loro forma giuridica, sono assoggettati anche all'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP), la cui base imponibile è il valore della produzione netta derivante dall'esercizio abituale di una attività autonomamente organizzata. L'IRAP è un'imposta reale la cui aliquota ordinaria è del 3,90 %.

Articoli 73 e 74 del TUIR

(30) L'articolo 73, comma 1, del TUIR subordina i seguenti soggetti all'imposta sul reddito delle società:

— le società per azioni e in accomandita per azioni, le società a responsabilità limitata, le società cooperative e le società di mutua assicurazione, nonché le società europee di cui al regolamento (CE) n. 2157/2001 e le società cooperative europee di cui al regolamento (CE) n. 1435/2003 residenti nel territorio dello Stato;

— gli enti pubblici e privati diversi dalle società, nonché i trust, residenti nel territorio dello Stato, che hanno per oggetto esclusivo o principale l'esercizio di attività commerciali;

— gli enti pubblici e privati diversi dalle società, i trust che non hanno per oggetto esclusivo o principale l'esercizio di attività commerciale nonché gli organismi di investimento collettivo del risparmio, residenti nel territorio dello Stato;

— le società e gli enti di ogni tipo, compresi i trust, con o senza personalità giuridica, non residenti nel territorio dello Stato.

(31) L'articolo 74 del TUIR introduce disposizioni speciali per lo Stato e gli enti pubblici e definisce le attività che non costituiscono esercizio di attività commerciali:

— gli organi e le amministrazioni dello Stato, compresi quelli ad ordinamento autonomo, anche se dotati di personalità giuridica, i comuni, i consorzi tra enti locali, le associazioni e gli enti gestori di demani collettivi, le comunità montane, le province e le regioni non sono soggetti all'imposta.

— Non costituiscono esercizio di attività commerciali:

  — l'esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici;

  — l'esercizio di attività previdenziali, assistenziali e sanitarie da parte di enti pubblici istituiti esclusivamente a tal fine, comprese le unità sanitarie locali, e l'esercizio della sicurezza sociale e del welfare da parte di enti privati di previdenza obbligatoria.

Tassazione delle autorità di sistema portuale in Italia

(32) Le AdSP in Italia sono soggette all'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP), come spiegato al punto (29) ([5]).

(33) Le AdSP in Italia non sono tuttavia soggette all'imposta sul reddito delle società (IRES).

(34) L'esenzione dall'imposta sul reddito delle società di cui beneficiano le AdSP italiane è il provvedimento oggetto della presente decisione. Essa si basa sull'articolo 74 del TUIR, descritto al punto (31), così come è stato interpretato dalle autorità italiane.

([4]) TUIR Testo Unico delle Imposte sui Redditi, D.P.R., 22/12/1986 nº 917, G.U. del 31/12/1986.
([5]) Articolo 2, l'articolo 3, comma 1, lettera e-bis e l'articolo 10-bis del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446.

3. **POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE**

Posizione dell'Italia riguardo all'esenzione dall'imposta sul reddito delle società delle autorità di sistema portuale

(35) Secondo le autorità italiane, in Italia non esistono porti privati, in quanto le AdSP fanno capo alla pubblica amministrazione. L'Italia sostiene pertanto che le AdSP rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 74 del TUIR, come indicato al punto (31) e che di conseguenza non sono soggette all'imposta sul reddito delle società.

(36) Inoltre, le autorità italiane sottolineano che le AdSP non esercitano attività commerciali, ma svolgono unicamente funzioni ufficiali di regolamentazione e controllo sulle attività svolte da imprese private che operano nei porti. I fornitori di servizi portuali privati che operano nei porti su base commerciale sono invece soggetti all'imposta sul reddito delle società.

4. **VALUTAZIONE DELLA MISURA**

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

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

Presenza di imprese

(38) Secondo una giurisprudenza consolidata, la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento ([6]). Il fatto che un'entità non persegua scopo di lucro non è un criterio determinante per stabilire se si tratti o meno di un'impresa ([7]). Né lo è il fatto che essa sia di proprietà pubblica.

(39) Come precisato dagli organi giurisdizionali dell'Unione europea, *"[c]ostituisce un'attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato, vale a dire prestazioni fornite di norma dietro remunerazione. A tale riguardo, la caratteristica essenziale della remunerazione risiede nella circostanza che essa costituisce il corrispettivo economico della prestazione di cui trattasi"* ([8]). Anche le entità senza scopo di lucro possono offrire beni e servizi su un mercato ([9]).

(40) Riguardo alla costruzione e allo sfruttamento di infrastrutture pubbliche, gli organi giurisdizionali europei ([10]) hanno precisato che è il futuro uso delle infrastrutture, ossia il loro eventuale sfruttamento economico, a determinare se il finanziamento della costruzione di tali infrastrutture rientri o meno nel campo di applicazione delle norme dell'UE sugli aiuti di Stato ([11]).

(41) Conformemente a tale giurisprudenza, in una serie di decisioni passate, la Commissione ha stabilito che la costruzione e lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali costituiscono attività economiche ([12]). Ad esempio, la gestione commerciale di un terminal portuale o aeroportuale messo a disposizione di utenti dietro il pagamento di un canone costituisce un'attività economica ([13]). Di conseguenza, il finanziamento pubblico delle infrastrutture portuali favorisce un'attività economica ed è in linea di principio soggetto alle norme in materia di aiuti di Stato ([14]).

([6]) Causa C-41/90, *Höfner c. Macroton GmbH*, Raccolta 1991, ECLI:EU:C:1991:161, punto 21.

([7]) Causa C-49/07, *MOTOE*, Raccolta 2008, ECLI:EU:C:2008:376, punti 27 e 28.

([8]) Cause riunite C-622/16 P C-624/16 P, *Scuola Elementare Montessori/Commissione, Commissione/Scuola Elementare Montessori e Ferracci*, Raccolta 2018, ECLI:EU:C:2018:873, punto 104 e la giurisprudenza ivi citata.

([9]) Cause riunite da 209/78 a 215/78 e 218/78, *Van Landewyck*, Raccolta 1980, ECLI:EU:C:1980:248, punto 21; causa C-244/94, *FFSA e altri*, Raccolta 1995, ECLI:EU:C:1995:392; causa C-49/07, *MOTOE*, Raccolta 2008, ECLI:EU:C:2008:376, punti 27 e 28. Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, GU C 262 del 17 luglio 2016, punti da 7 e 10 e 12.

([10]) Cause riunite T-455/08 e T-443/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH e altri/Commissione*, Raccolta 2011, ECR II-01311, confermata dalla Corte di giustizia europea nella causa C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughhafen AG e altri/Commissione*, Raccolta 2012, ECR I-0000, ECLI:EU:C:2012:821; causa T-128/89, *Aéroports de Paris/Commissione*, Raccolta 2000, ECR II-3929, confermata dalla Corte di giustizia europea, causa C-82/01P, Raccolta 2002, ECR I-9297, ECLI:EU:C:2002:617.

([11]) Cause riunite T-455/08 e T-443/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH e altri/Commissione*, Raccolta 2011, ECR II-01311, ECLI:EU:C:2012:821.

([12]) Cfr., a titolo di esempio, la decisione della Commissione del 15 dicembre 2009 relativa all'aiuto di Stato N 385/2009 - *Finanziamento pubblico di infrastrutture portuali nel porto di Ventspils*, GU C 72 del 20.3.2010; la decisione della Commissione del 15 giugno 2011 relativa all'aiuto di Stato N 44/2010 – *Finanziamento pubblico di infrastrutture portuali a Krievu Sala – Repubblica di Lettonia*, GU C 215 del 21.7.2011, pag. 19; la decisione della Commissione del 22 febbraio 2012 relativa all'aiuto di Stato SA.30742 (N/2010) - *Lituania - Costruzione di infrastrutture per il terminal passeggeri e merci di Klaipeda*, GU C 121 del 26.4.2012, pag. 1.

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

([14]) Decisione della Commissione del 27 marzo 2014 relativa all'aiuto di Stato SA.38302, *Italia - Aiuto all'investimento a favore del porto di Salerno*, GU C 156 del 23.5.2014, pag.1; decisione della Commissione del 22 febbraio 2012 relativa all'aiuto di Stato SA.30742 (N/2010) - *Lituania - Costruzione di infrastrutture per il terminal passeggeri e merci di Klaipeda*, GU C 121 del 26.4.2012, pag. 1; decisione della Commissione del 2 luglio 2013 relativa all'aiuto di Stato SA.35418 (2012/N), *Grecia - Ampliamento del porto del Pireo*, GU C 256 del 5.9.2013, pag. 2. Cfr. anche la comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1-50.

(42) Invece, gli investimenti per le infrastrutture che sono necessarie per lo svolgimento di attività che ricadono sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri non sono soggetti al controllo sugli aiuti di Stato. Esempi di tali attività di natura non economica sono: a) il controllo del traffico marittimo; b) le attività antincendio; c) le attività di polizia; d) le attività di dogana ([15]). Solo le infrastrutture che rientrano nelle funzioni essenziali dello Stato sono di natura non economica.

(43) Secondo le autorità italiane, le AdSP sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale e sono dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria [cfr. punto (15)]. La Commissione ritiene che il fatto che le AdSP siano di proprietà pubblica non è sufficiente per concludere che non siano imprese.

(44) Tenendo conto della descrizione delle attività e delle entrate delle AdSP italiane, la Commissione ritiene che esse svolgano attività sia di natura economica che non economica.

(45) In particolare, le AdSP svolgono determinate attività non economiche, che sono descritte al punto (42) ([16]). Nello svolgimento di tali attività, le AdSP non sono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

(46) Tuttavia, le AdSP svolgono anche attività economiche [cfr. punto (39)], in quanto concedono autorizzazioni e concessioni a imprese private che poi gestiscono le attività (in particolare, le infrastrutture portuali, autorizzando quindi utilizzo di un'attività dietro pagamento di un canone). Inoltre, l'articolo 16, comma 3, della legge 84/1994 non esclude che le AdSP svolgano attività di pilotaggio, rifornimento di carburante, ormeggio, rimorchio e raccolta di rifiuti, le quali presentano indiscutibilmente un carattere economico. Peraltro, anche la concessione dell'accesso ai porti dietro pagamento di canoni portuali comporta un'attività di tipo economico.

(47) Le autorità italiane contestano la conclusione della Commissione secondo cui le AdSP svolgono attività economiche, in quanto a loro avviso queste si limitano a concedere autorizzazioni amministrative contro il pagamento di canoni, i quali possono essere assimilati a imposte.

(48) Tuttavia, anche se le AdSP sono, come fa valere l'Italia, organizzate secondo il modello "landlord" ([17]), il fatto che non prestino esse stesse servizi portuali non significa che non svolgano attività economiche. Come già indicato in precedenza, le AdSP che agiscono in veste di "landlord" affittano i terreni e le infrastrutture di base portuali a utenti privati contro il pagamento di canoni. Si tratta di un'attività economica equiparabile all'affitto di un bene qualsiasi contro pagamento.

(49) La Commissione si è già espressa con chiarezza in materia, in diversi casi di aiuti di Stato concessi a AdSP italiane ([18]). Nei casi riguardanti l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società nei porti belgi e francesi, la Commissione ha stabilito che "*la locazione di pubblico dominio dietro compenso è un'attività economica*" ([19]).

(50) Ai fini dell'IVA, la Corte di giustizia europea ha altresì stabilito che il "*conferimento da parte del locatore al locatario, per una durata convenuta e dietro corrispettivo, del diritto di occupare un immobile*" (nel caso in oggetto, un bene dello Stato) costituisce un'attività economica ([20]).

(51) Inoltre, la Commissione osserva che la classificazione dei canoni portuali come "imposte" non è rilevante per determinare se le AdSP svolgano un'attività economica ([21]). Ciò che conta è che sia pagato denaro a fronte di una contropartita. I canoni portuali non sono pagati dai contribuenti come le imposte generali, ma dagli utenti che beneficiano di un servizio specifico. Come già rilevato dalla Corte di giustizia europea nel caso dei porti spagnoli, "*le tasse portuali*" sono "*equiparabili ai canoni riscossi per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale*" ([22]).

(52) Inoltre, le autorità italiane non affermano che i canoni applicati sono semplicemente simbolici o che non sono collegati al costo del servizio prestato.

([15]) Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1-50.

([16]) Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1-50.

([17]) Causa C-174/06, *Ministero delle Finanze - Ufficio IVA di Milano/CO.GE.P. Srl.*, ECLI:EU:C:2007:634, punti 32-34.

([18]) Decisione della Commissione del 19 dicembre 2012 relativa all'aiuto di Stato SA.34940, *Porto di Augusta*, GU C 77 del 17.3.2013; decisione della Commissione del 27 marzo 2014 relativa all'aiuto di Stato SA.38302, *Aiuto all'investimento a favore del porto di Salerno*, GU C 156 del 23.5.2014; decisione della Commissione del 19 giugno 2015 relativa all'aiuto di Stato SA.39542, *Dragaggio e smaltimento del materiale di dragaggio nel porto di Taranto*, GU C 259 del 7.8.2015; decisione della Commissione del 28 giugno 2016 relativa all'aiuto di Stato SA.36112, *Presunti aiuti a favore dell'autorità portuale di Napoli e di Cantieri del Mediterraneo*, GU C 369 del 7.10.2016.

([19]) Cfr. le decisioni della Commissione relative al caso SA.38393 (punto 62) ("Dans sa pratique, la Commission a déjà considéré que la location du domaine public contre rémunération constitue une activité économique, en particulier lorsque le cocontractant du port fournit des services portuaires à ses clients") e al caso SA.38398 (punto 55) ("De manière générale, la location du domaine public contre rémunération constitue une activité économique, en particulier lorsque le cocontractant du port fournit des services portuaires à ses clients").

([20]) Causa C-174/06, *Ministero delle Finanze - Ufficio IVA di Milano v CO.GE.P. Srl.*, ECLI:EU:C:2007:634, punti da 32 a 34.

([21]) Causa C-49/07, *MOTOE*, ECLI:EU:C:2008:376, punti 27 e 28.

([22]) Causa T-108/16, *Naviera Armas*, ECLI:EU:T:2018:145, punto 124.

(53) A differenza della posizione delle autorità italiane, secondo cui i canoni devono essere considerati alla stregua di imposte versate dai concessionari allo Stato, la Commissione ritiene che essi debbano essere considerati come un prezzo per l'affitto di infrastrutture pubbliche e per la concessione di autorizzazioni per l'esecuzione di servizi portuali a favore di operatori privati.

(54) Le autorità italiane sostengono inoltre che le autorità portuali non hanno concorrenti e che non esiste alcun mercato in cui esse operano. La Commissione fa presente che ciò non significa che le attività da esse svolte siano di natura non economica, come stabilisce implicitamente la giurisprudenza *Aéroports de Paris* ([23]).

(55) In conclusione, alla luce di quanto precede, le AdSP effettuano un insieme di attività economiche e non economiche. Nella misura in cui svolgono attività economiche, esse si qualificano come imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

Utilizzo di risorse statali e imputabilità allo Stato

(56) Affinché una misura si configuri come aiuto di Stato, l'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE sancisce che tale misura debba essere concessa da uno Stato membro ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma. L'esenzione dall'imposta sul reddito delle società è l'effetto dell'applicazione di disposizioni giuridiche, così come interpretate dall'amministrazione fiscale. Esse risultano quindi imputabili allo Stato. Una perdita di gettito fiscale è equivalente al consumo di risorse statali sotto forma di spesa fiscale/di bilancio.

(57) Come ha sostenuto la Corte di giustizia dell'Unione europea nella causa *Banco Exterior de España*, un provvedimento mediante il quale le pubbliche autorità accordino a determinate imprese un'esenzione fiscale che, pur non implicando un trasferimento di risorse da parte dello Stato, collochi i beneficiari in una situazione finanziaria più favorevole di quella degli altri soggetti tributari passivi corrisponde alla nozione di "risorse statali" ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE ([24]).

(58) Di conseguenza, esentando le AdSP che esercitano un'attività economica dall'imposta sul reddito delle società, le autorità italiane rinunciano a un'entrata che costituisce risorse statali. La Commissione ritiene pertanto in via provvisoria che la misura in questione comporti una perdita di risorse statali e che sia pertanto concessa tramite risorse statali.

Presenza di un vantaggio

(59) Per configurarsi come aiuto di Stato, la misura deve altresì conferire un vantaggio finanziario al beneficiario. La nozione di vantaggio designa non soltanto le prestazioni positive ma anche gli interventi che, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa ([25]).

(60) In base alla misura di specie, le AdSP sono esonerate dall'imposta sul reddito delle società mentre altre imprese vi sono in linea di principio soggette. L'esenzione fiscale riduce gli oneri generalmente inclusi nei costi di funzionamento di un'impresa che svolge attività economiche. Essa fornisce alle AdSP un vantaggio economico rispetto ad altre imprese che non hanno potuto beneficiare di tale vantaggio fiscale, pur svolgendo attività economiche analoghe. Ne consegue che la misura comporta un vantaggio per le AdSP, nella misura in cui queste svolgono attività economiche.

(61) La Commissione fa notare che, stando alle autorità italiane, le AdSP non sono investite di obblighi di servizio pubblico ma che l'esenzione fiscale le compensa per i costi sostenuti nell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. La Commissione non ritiene che i criteri di cui alla sentenza Altmark siano soddisfatti ([26]). Inoltre, la misura in questione, che lega l'importo dell'aiuto all'utile realizzato, non è legata o limitata ai costi netti della funzione di servizio pubblico, né deriva da un mandato assegnato ai beneficiari per svolgere tale funzione.

(62) Di conseguenza, esentando le AdSP che esercitano un'attività economica dall'imposta sul reddito delle società, le autorità italiane concedono loro un vantaggio. La Commissione esprime pertanto il parere provvisorio secondo cui la misura in questione concede un vantaggio alle AdSP.

Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

(63) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, per essere qualificata come aiuto di Stato una misura deve incidere sugli scambi intra-UE e falsare o minacciare di falsare la concorrenza.

Esistenza della concorrenza e di mercati competitivi

(64) La Commissione ricorda innanzitutto che, nel quadro della consultazione pubblica delle parti interessate su un progetto di regolamento nel settore portuale, *"tutte le parti interessate hanno sottolineato la necessità di disporre di condizioni stabili ed eque […] in materia di concorrenza "interportuale" nell'Unione*" ([27]).

([23]) Giurisprudenza *Aéroports de Paris*, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, punti 91 e 106: nonostante l'esistenza di un monopolio legale sul versante dell'offerta, ADP è *considerata* come un fornitore sul *mercato* dei servizi di gestione negli aeroporti parigini, *"mentre i prestatori di servizi di assistenza a terra, che, per esercitare la loro attività, hanno bisogno dell'autorizzazione rilasciata dall'[ADP] e delle installazioni aeroportuali, rappresentano la domanda sul mercato stesso*".

([24]) Causa C-387/92, sentenza del 15.3.1994, ECLI:EU:C:1994:100, punto 14.

([25]) Causa 30/59, *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Alta Autorità della Comunità europea del carbone e dell'acciaio*, Raccolta 1961, ECLI:EU:C:1961:2, pag. 19. Causa C-143/99, *Adria-Wien Pipeline*, Raccolta 2001, ECLI:EU:C:2001:598, punto 38.

([26]) Causa C-280/00, *Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Raccolta 2003, ECLI:EU:C:2003:415.

(65) È vero che in alcuni Stati membri la gestione delle infrastrutture portuali di base è giuridicamente riservata a determinate entità. A tale riguardo, gli operatori degli altri Stati membri non possono gestire le infrastrutture portuali di base di questi Stati membri, per cui tale mercato particolare può, almeno in una certa misura, essere considerato un mercato non liberalizzato o non aperto alla concorrenza. Tuttavia, questo mercato specifico non è l'unico mercato su cui un vantaggio accordato alle autorità portuali potrebbe falsare la concorrenza ([28]).

(66) In primo luogo, le imprese di logistica/trasporto disposte a trasportare un bene possono ricorrere a diversi modi per farlo, utilizzando ad esempio altri porti (stranieri o nazionali) gestiti da altre autorità portuali o addirittura non usando alcun porto. I porti di diversi Stati membri possono avere lo stesso hinterland, per cui le autorità portuali si fanno concorrenza per fornire servizi di trasporto agli operatori disposti a rifornire quell'entroterra. I servizi offerti dalle autorità portuali (che concedono alle navi l'accesso ai porti) sono quindi, almeno in una certa misura, in concorrenza con quelli offerti da altre autorità portuali e da altri fornitori di servizi di trasporto, sia in Italia che in altri Stati membri. Più in generale, la Commissione osserva che, poiché i porti sono in gran parte coinvolti nel trasporto internazionale di merci e passeggeri e poiché l'UE garantisce la libera circolazione delle merci e delle persone, un vantaggio concesso ai porti italiani è anche per sua natura tale da incidere sulla concorrenza e sugli scambi all'interno dell'UE.

(67) A tale riguardo, il presunto fatto che le AdSP siano le uniche entità abilitate a gestire le proprie infrastrutture portuali (e ad offrire l'accesso alle infrastrutture portuali) non mette in discussione l'esistenza di un mercato concorrenziale più ampio, in cui i servizi di trasporto (l'accesso all'infrastruttura portuale) forniti dalle AdSP entrano in concorrenza con i servizi offerti da altri operatori di trasporto stabiliti in Italia e da altri porti o operatori di trasporto stabiliti in altri Stati membri ([29]). Gli utenti delle AdSP sono liberi di utilizzare altri porti (in Italia o all'estero) e altre modalità di trasporto, per cui le AdSP forniscono servizi in concorrenza con altri operatori nel mercato più ampio dei servizi di trasporto e nel mercato più ristretto dei servizi portuali (altri porti europei offrono un accesso al mercato europeo - e quindi all'Italia - via strada, ferrovia o via navigabile).

(68) Inoltre, i concessionari che intendono fornire servizi portuali possono farlo in altri porti, gestiti da altre autorità portuali. Le AdSP si fanno concorrenza per attirare questi operatori (i concessionari che svolgono servizi portuali). Anche il livello del canone applicato dalle AdSP in cambio di terreni e infrastrutture (attrezzature portuali) messi a disposizione dei concessionari incide sulla scelta operata dai concessionari di stabilirsi in un porto piuttosto che in un altro. L'esistenza di concorrenza e di effetti transfrontalieri in questo mercato è riconosciuta dalla giurisprudenza ([30]).

(69) Inoltre, le imprese che intendono stabilirsi in prossimità di un porto possono anche stabilirsi al suo esterno (e non necessariamente su terreni di proprietà o gestiti dalle autorità portuali), per cui le autorità portuali sono in concorrenza con altri operatori che affittano terreni al di fuori dei porti.

(70) Quando forniscono esse stesse "servizi portuali", il che non è esplicitamente escluso dalla legge 84/1994, le AdSP possono poi entrare in concorrenza con altri fornitori di tali servizi che operano sul mercato.

(71) In conclusione, come nel caso degli aeroporti, i porti possono competere tra di loro e anche il finanziamento delle infrastrutture portuali può quindi incidere sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri ([31]).

Distorsione della concorrenza

(72) Si ritiene che una misura concessa dallo Stato falsi o minacci di falsare la concorrenza quando è in grado di migliorare la posizione concorrenziale del beneficiario nei confronti di altre imprese concorrenti ([32]). Dal punto di vista pratico, si riscontra di norma una distorsione della concorrenza ai sensi dell'articolo 107, articolo 1, del trattato quando lo Stato concede un vantaggio finanziario a un'impresa in un settore liberalizzato dove esiste, o potrebbe esistere, una situazione di concorrenza ([33]). Il sostegno pubblico rischia di falsare la concorrenza anche se non aiuta l'impresa beneficiaria ad espandersi e a conquistare quote di mercato. È sufficiente che l'aiuto consenta all'impresa di mantenere una posizione competitiva più forte di quella che avrebbe in assenza di aiuto. In questo contesto, affinché si possa ritenere che l'aiuto falsi la concorrenza, è sufficiente di norma che esso conferisca un vantaggio al beneficiario, alleviando le spese cui dovrebbe altrimenti far fronte nell'ambito della propria normale attività ([34]). La definizione di aiuto di Stato non richiede che la distorsione della concorrenza o l'effetto sugli scambi siano sensibili o sostanziali.

([27]) Cfr. punto 2.1 della proposta di regolamento sui servizi portuali. Cfr. anche la comunicazione della Commissione su una politica europea dei porti, COM(2007)616 final, punto II.4.2.

([28]) Cfr. le conclusioni dell'avvocato generale Wahl nella causa C-387/17, *Fallimento Traghetti del Mediterraneo*, punti 66-67: la Corte di giustizia ha già chiarito che anche se un'entità opera in un mercato non liberalizzato vi possono essere aiuti di Stato (distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi). Cfr. inoltre la sentenza della Corte relativa alla stessa causa, punto 38 e seguenti.

([29]) In tal senso, le condizioni di cui al punto 188 della comunicazione sulla nozione di aiuto non risultano soddisfatte.

([30]) Causa C-576/13, *Commissione europea/Regno di Spagna*, ECLI:EU:C:2014:2430, punti 37-38. La Corte di giustizia ha concluso che la regolamentazione spagnola ha reso meno attraente e praticabile per gli operatori (di movimentazione di carichi) stranieri fornire i loro servizi nei porti spagnoli. Analogamente, l'esenzione fiscale per le autorità portuali spagnole rende più interessante per gli operatori di movimentazione del carico e per altri operatori effettuare le loro attività nei porti spagnoli.

([31]) Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, GU C 262 del 19.7.2016, pag. 1-5.

([32]) Causa 730/79, *Philip Morris*, Raccolta 1980, ECLI:EU:C:1980:209, punto 11; cause riunite T-298/97, T-312/97 ecc., *Alzetta*, Raccolta 2000, ECLI:EU:T:2000:151, punto 80.

([33]) Cause riunite T-298/97, T-312/97 etc., *Alzetta*, Raccolta 2000, ECLI:EU:T:2000:151, punti da 141 a 147; causa C-280/00, *Altmark Trans*, Raccolta 2003, ECLI:EU:C:2003:415.

([34]) Causa C-172/03, *Heiser*, Raccolta 2005, ECLI:EU:C:2005:130, punto 55.

(73) Poiché la misura in questione costituisce un regime di aiuti applicabile a porti che sono molto diversi in termini di dimensioni, ubicazione geografica e attività, per stabilire che la misura in esame sia un aiuto di Stato non è necessario dimostrare individualmente che essa determina per ciascun porto una distorsione della concorrenza e un effetto sugli scambi.

(74) L'esenzione dall'imposta sul reddito delle società conferisce alle AdSP un vantaggio che può migliorare la loro posizione concorrenziale. In particolare, il prezzo dei servizi forniti dalle autorità portuali (diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e altri canoni pagati dagli armatori) è uno dei fattori che incidono sulla competitività relativa dei diversi porti ([35]).

(75) Le autorità italiane sostengono che le AdSP esercitano soltanto un'influenza limitata sulla fissazione delle tariffe per le loro attività. Tuttavia, il decreto pubblico definisce soltanto i canoni minimi e massimi e lascia pertanto alle AdSP una certa discrezionalità nel fissare il loro livello preciso. In ogni caso, anche l'esistenza di prezzi fissati a livello centrale - senza alcun potere discrezionale per i singoli porti - non escluderebbe una distorsione della concorrenza in quanto le imprese possono concorrere anche su parametri diversi dai prezzi (qualità del servizio, ecc.).

(76) Di conseguenza, esentando le AdSP che esercitano un'attività economica dall'imposta sul reddito delle società, le autorità italiane concedono loro un vantaggio che può incidere sulla concorrenza. La Commissione esprime pertanto il parere provvisorio secondo cui la misura in questione fornisce alle AdSP un vantaggio che falsa o minaccia di falsare la concorrenza.

Incidenza sugli scambi

(77) Gli aiuti pubblici alle imprese costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato solo nella misura in cui "*incidono sugli scambi tra Stati membri*". Non è necessario stabilire se l'aiuto abbia una reale incidenza sugli scambi tra Stati membri ma solo se sia tale da incidere sugli scambi ([36]). In particolare, gli organi giurisdizionali dell'Unione hanno sancito che "*quando l'aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti nell'ambito degli scambi intracomunitari, questi ultimi devono ritenersi influenzati dall'aiuto*" ([37]).

(78) Questa giurisprudenza può essere applicata nel presente caso in quanto l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società rafforza la posizione delle AdSP, le quali sono in grado di abbassare i loro prezzi e rendere le infrastrutture portuali che gestiscono più attraenti per i clienti, in particolare per i clienti di altri Stati membri.

(79) Nel caso di specie, poiché non vi è alcun dubbio che i porti italiani partecipino agli scambi commerciali intra-UE, un vantaggio per le autorità portuali in questione incide sugli scambi all'interno dell'UE. I porti italiani partecipano attivamente agli scambi all'interno dell'Unione e alcuni di essi figurano tra i più importanti porti a livello dell'UE in termini di traffico di container e tonnellaggio del carico. Da informazioni pubblicamente disponibili risulta che dei 20 porti più trafficati in Europa (compresi i porti turchi), 3 (più precisamente Genova, La Spezia e Gioia Tauro) sono italiani.

(80) Sollevando tali imprese da oneri fiscali che altrimenti avrebbero dovuto sostenere e che gravano invece sulle imprese concorrenti, l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società libera risorse finanziarie che queste imprese possono investire nelle proprie attività commerciali, il che a sua volta incide sulle condizioni alle quali possono offrire i loro prodotti e servizi sul mercato e crea distorsioni della concorrenza nel mercato interno. Di conseguenza, la misura, che prevede un'esenzione fiscale per le AdSP, incide sugli scambi intra-UE e falsa o minaccia di falsare la concorrenza.

(81) Di conseguenza, esentando le AdSP che esercitano un'attività economica dall'imposta sul reddito delle società, le autorità italiane concedono loro un vantaggio che può incidere sugli scambi intra-UE. Per quanto concerne l'argomentazione avanzata dall'Italia [punto (8)], secondo cui la maggioranza dei porti italiani è decisamente lontana dal competere, anche potenzialmente, all'interno dei mercati europei, la Commissione osserva che le autorità italiane non hanno comunicato alcun elemento a sostegno dell'argomentazione. Inoltre, nessuna argomentazione delle autorità italiane pregiudica la conclusione presentata ai punti (79) e (80). In questa fase, pertanto, la Commissione esprime in via provvisoria il parere secondo cui la misura in oggetto incide o può incidere sulla concorrenza e sugli scambi intra-UE.

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

([36]) Causa C-518/13, *Eventech/The Parking Adjudicator*, Raccolta 2015, ECLI:EU:C:2015:9, punto 65; cause riunite C-197/11 e C-203/11, *Libert e altri*, Raccolta 2013, ECLI:EU:C:2013:288, punto 76.

([37]) Causa C-518/13, *Eventech/The Parking Adjudicator*, Raccolta 2015, ECLI:EU:C:2015:9, punto 66; cause riunite C-197/11 e C-203/11, *Libert e altri*, Raccolta 2013, ECLI:EU:C:2013:288, punto 77; causa T-288/97, *Friuli Venezia Giulia*, Raccolta 2001, ECLI:EU:T:2001:115, punto 41.

Selettività della misura

(82) Per essere considerata un aiuto di Stato, una misura deve essere selettiva ([38]), ossia deve favorire determinate imprese o la produzione di determinati beni. Secondo una giurisprudenza consolidata ([39]), la valutazione della selettività materiale di una misura avviene in tre fasi: innanzitutto, è necessario individuare il regime comune o "normale" (il "quadro di riferimento") che si applica nello Stato membro interessato. In secondo luogo, è in relazione a questo regime fiscale comune o "normale" che occorre accertare se i vantaggi apportati dalla misura in questione possono risultare selettivi. Per far ciò occorre dimostrare che la disposizione deroga al regime ordinario nella misura in cui opera una differenziazione tra operatori economici che, alla luce dell'obiettivo perseguito dal regime, si trovano in una situazione fattuale e giuridica analoga. In terzo luogo, se tale deroga sussiste, è necessario esaminare se essa risulta dalla natura o dalla struttura generale del sistema tributario di cui fa parte e se può essere giustificata dalla natura o dalla struttura generale di tale sistema. In questo contesto, spetta allo Stato membro dimostrare che il trattamento fiscale differenziato discende direttamente dai principi basilari o informatori di detto sistema ([40]).

Il quadro di riferimento

(83) Nel caso di specie, la Commissione esprime il parere provvisorio secondo cui il quadro di riferimento è rappresentato dal sistema italiano di tassazione del reddito delle società previsto dal TUIR, il Testo unico delle imposte sui redditi [(cfr. punti da (26) a (31)]. Il titolo II del TUIR stabilisce le norme specifiche relative alla tassazione del reddito delle società.

(84) All'interno del titolo II, l'articolo 72 del TUIR stabilisce che il presupposto dell'imposta sul reddito delle società è il possesso di redditi in denaro o in natura rientranti nelle categorie indicate nell'articolo 6 dello stesso Testo unico. L'articolo 6 del TUIR precisa che i redditi sono classificati nelle seguenti categorie:

— redditi fondiari;

— redditi di capitale;

— redditi di lavoro dipendente;

— redditi di lavoro autonomo;

— redditi di impresa;

— redditi diversi.

(85) L'articolo 73, comma 1, del TUIR subordina i seguenti soggetti all'imposta sul reddito delle società:

— le società per azioni e in accomandita per azioni, le società a responsabilità limitata, le società cooperative e le società di mutua assicurazione, nonché le società europee di cui al regolamento (CE) n. 2157/2001 e le società cooperative europee di cui al regolamento (CE) n. 1435/2003 residenti nel territorio dello Stato;

— gli enti pubblici e privati diversi dalle società, nonché i trust, residenti nel territorio dello Stato, che hanno per oggetto esclusivo o principale l'esercizio di attività commerciali;

— gli enti pubblici e privati diversi dalle società, i trust che non hanno per oggetto esclusivo o principale l'esercizio di attività commerciale nonché gli organismi di investimento collettivo del risparmio, residenti nel territorio dello Stato;

— le società e gli enti di ogni tipo, compresi i trust, con o senza personalità giuridica, non residenti nel territorio dello Stato.

(86) L'articolo 74 stabilisce le regole che si applicano allo Stato e agli enti pubblici e individua le attività che non sono considerate attività commerciali.

— L'articolo 74, comma 1, definisce lo Stato e gli enti pubblici come gli organi e le amministrazioni dello Stato, compresi quelli ad ordinamento autonomo, anche se dotati di personalità giuridica, i comuni, i consorzi tra enti locali, le associazioni e gli enti gestori di demani collettivi, le comunità montane, le province e le regioni. Queste entità non sono soggette all'imposta sul reddito delle società.

— L'articolo 74, comma 2, lettera a), specifica che l'esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici non costituisce esercizio di attività commerciali.

([38]) Causa C-66/02, *Italia/Commissione*, Raccolta 2005, ECLI:EU:C:2005:768, punto 94.

([39]) Cfr., tra l'altro, la causa C-88/03, *Portogallo/Commissione*, Raccolta 2006, ECLI:EU:C:2006:511, punto 56; le cause riunite da C-78/08 a C-80/08, *Paint Graphos*, ECLI:EU:C:2011:550, punto 49.

([40]) Causa C-143/99, *Adria-Wien Pipeline GmbH e Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, Raccolta 2001, ECLI:EU:C:2001:598, punto 42.

(87) Sulla base dell'analisi che la Corte utilizza per individuare l'eventuale selettività dei regimi, è necessario innanzitutto individuare un quadro di riferimento appropriato, per poi determinare se la misura in questione comporta discriminazioni rispetto a tale quadro. Un quadro di riferimento è costituito da un insieme coerente di norme che si applicano in generale - sulla base di criteri oggettivi - a tutte le imprese che rientrano nel campo di applicazione definito dal suo obiettivo. Tipicamente, tali norme definiscono non soltanto il campo di applicazione del sistema ma anche le condizioni alle quali viene applicato, i diritti e gli obblighi delle imprese ad esso assoggettate e le modalità tecniche di funzionamento del sistema stesso. Nel caso delle imposte, il quadro di riferimento si basa su elementi quali la base imponibile, i soggetti passivi, l'evento imponibile e le aliquote fiscali. Nella fattispecie, la Commissione ritiene che il quadro di riferimento sia costituito dal sistema italiano di tassazione del reddito delle società, ivi compresa la definizione di soggetto passivo, che risulta dall'articolo 72, in combinato disposto con l'articolo 73, del TUIR. Esso assoggetta all'imposta sul reddito delle società tutti i redditi fondiari, i redditi di capitale, i redditi di lavoro dipendente, i redditi di lavoro autonomo, i redditi di impresa e gli altri redditi allorché sono conseguiti da società (articolo 73, comma 1, lettera a) o da soggetti pubblici o privati diversi dalle società (articolo 73, comma 1, lettere b) e c)). L'obiettivo di tale regime sarebbe pertanto quello di assoggettare a imposta tutti i redditi tanto delle società private quanto degli enti pubblici e privati diversi dalle società.

(88) L'articolo 74 del TUIR limita l'ambito di applicazione dell'obbligo di versare l'imposta sul reddito delle società di cui all'articolo 73, comma 1, del TUIR, escludendo in particolare da tale obbligo gli organi e le amministrazioni dello Stato, compresi quelli ad ordinamento autonomo, anche se dotati di personalità giuridica, i comuni, i consorzi tra enti locali, le associazioni e gli enti gestori di demani collettivi, le comunità montane, le province e le regioni.

(89) Nella sua risposta [punto (6)] alla lettera inviata dai servizi della Commissione in conformità dell'articolo 21 del regolamento di procedura [punto (4)], l'Italia formula le seguenti osservazioni:

— il sistema di riferimento definito dalla Commissione nella sua lettera è troppo ampio;

— le AdSP non rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 73 del TUIR;

— le AdSP rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 74 del TUIR;

— data la gamma dei soggetti cui si applica l'articolo 74 del TUIR, secondo le autorità italiane è evidente che tale norma non deroga all'articolo 73 del TUIR a favore delle AdSP. Al contrario, l'Italia afferma che gli articoli 73 e 74 del TUIR sono diversi e si applicano ad ambiti paralleli;

— gli articoli 73 e 74 del TUIR stabiliscono due regimi fiscali comuni coerenti, che si applicano a innumerevoli categorie di soggetti che non si trovano in una situazione di fatto e di diritto analoga;

— pertanto, l'Italia sostiene che l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società non è selettiva, poiché l'articolo 74 si applica tanto alle AdSP che allo Stato, a diversi enti pubblici e ad altre entità appartenenti alla pubblica amministrazione sulla base di criteri oggettivi, generali e astratti. Tutte queste entità si trovano nella stessa situazione di fatto e di diritto.

(90) Inoltre, l'Italia adduce l'argomento secondo cui tutte le attività svolte dalle AdSP sono tipiche di una pubblica amministrazione e rientrano nell'esercizio delle funzioni statali. Pertanto si applicherebbe l'articolo 74, comma 2, lettera a), del TUIR [punto (31)], secondo il quale l'esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici non costituisce esercizio di attività commerciali. Secondo le autorità italiane, essendo tutte riconducibili all'esercizio di funzioni statali, le attività svolte dalle AdSP non costituiscono attività commerciali.

Deroghe

(91) A questo punto, la Commissione desidera ricordare che la maniera in cui le disposizioni di cui sopra sono state interpretate e applicate comporta la non tassazione dei porti in Italia, il che è stato espressamente confermato dalle autorità italiane.

(92) Inoltre, la Commissione desidera ribadire che, come descritto ai punti da (38) a (58), lo sfruttamento delle infrastrutture portuali costituisce un'attività economica. Alla luce degli obiettivi intrinseci del sistema di tassazione del reddito delle società, vale a dire la tassazione del reddito, anche il reddito delle AdSP dovrebbe essere assoggettato ad imposta.

(93) Ciò deriva dagli articoli 72 e 73 del TUIR. In particolare l'articolo 73, che definisce l'ambito di applicazione dell'imposta *rationae personae*, copre tutti i tipi di entità: le società per azioni e in accomandita per azioni, le società a responsabilità limitata, le società cooperative e le società di mutua assicurazione, gli enti pubblici e privati che hanno e non hanno per oggetto principale l'esercizio di attività commerciali.

(94) Di conseguenza, l'articolo 74, così come è stato interpretato e applicato dalle autorità italiane, crea una situazione tale per cui le autorità portuali italiane sono esenti dall'imposta sul reddito delle società, circostanza che deroga ai principi guida del sistema di tassazione del reddito delle società (TUIR), risultando antitetica rispetto a tale sistema.

(95) In tale contesto, la Commissione ricorda l'argomentazione delle autorità italiane secondo cui l'esenzione delle AdSP dall'imposta sul reddito delle società non deroga ai principi generali del sistema italiano di tassazione del reddito delle società, ma ne riflette la logica, in quanto le attività non economiche non sono generalmente soggette all'imposta sul reddito delle società. Tuttavia, se le argomentazioni presentate dall'Italia portassero alla conclusione che le entrate generate da alcune attività ritenute di natura economica ai fini delle norme in materia di aiuti di Stato sono esentate dall'imposta sul reddito delle società in via di principio e senza una giustificazione valida, ciò significherebbe che, per quanto riguarda le AdSP, il sistema italiano di tassazione del reddito delle società in quanto tale è selettivo ([41]).

(96) Infatti, in tal caso, la struttura del sistema italiano di tassazione del reddito delle società in quanto tale potrebbe dar luogo a vantaggi a favore di talune imprese ([42]), in particolare a favore delle AdSP, anche se si trovano in una situazione giuridica e fattuale paragonabile a quella di altre società (in quanto le loro attività economiche generano utili) alla luce dell'obiettivo del sistema di tassazione del reddito delle società, che è quello di tassare gli utili ([43]).

(97) Secondo la Commissione, i porti non sono retti da "*principi di funzionamento peculiari, che [li] differenziano nettamente dagli altri operatori economici*" soggetti all'imposta sul reddito delle società ([44]). In particolare, il fatto che non svolgano un'attività a scopo di lucro non è sufficiente per ritenere che le AdSP si trovino in una situazione diversa rispetto ad altri operatori soggetti all'imposta sul reddito delle società. Nessuna delle caratteristiche delle AdSP invocate dall'Italia è pertinente e coerente rispetto all'obiettivo del sistema di tassazione del reddito delle società, il quale consiste, nel caso di società impegnate in attività redditizie o in attività non redditizie, nel tassare gli utili che esse ricavano da tali attività ([45]). Pertanto, anche se si ritenesse che l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società di cui beneficiano i porti non rappresenta una deroga al quadro di riferimento e che il fatto di non assoggettare gli enti quali le AdSP all'imposta sul reddito delle società rientra nella logica del sistema italiano di tassazione del reddito delle società, una siffatta struttura di tassazione del reddito delle società risulterebbe arbitraria e inaccettabile. Una situazione di questo tipo equivarrebbe ad esentare dall'imposta sul reddito delle società uno specifico gruppo di enti attivi in uno specifico settore economico, laddove tali enti si trovano in una situazione giuridica e fattuale paragonabile a quella di altre società, alla luce dell'obiettivo dell'imposta sul reddito delle società, che è quello di tassare gli utili, e comporterebbe quindi un vantaggio a favore di tali enti ([46]).

Giustificazione in base alla logica del sistema

(98) Poiché ritiene che l'esenzione fiscale in questione sia selettiva a priori, la Commissione dovrà stabilire, conformemente alla giurisprudenza degli organi giurisdizionali dell'UE, se tale esenzione sia giustificata dalla natura o dalla struttura generale del sistema di cui fa parte. In tal senso, una misura in deroga rispetto all'applicazione del sistema tributario generale può essere giustificata qualora lo Stato membro interessato possa dimostrare che tale misura emana direttamente dai principi informatori o basilari del suo sistema tributario.

(99) Le autorità italiane non hanno fornito argomentazioni volte a dimostrare quanto precede. Inoltre, la Commissione non è stata in grado di individuare una tale giustificazione. Di conseguenza, la Commissione ritiene che la misura non sia giustificata dalla logica del sistema tributario. La Commissione conclude pertanto in via provvisoria che la misura è selettiva.

Conclusione

(100) La Commissione conclude quindi in via provvisoria che la mancata assoggettazione delle AdSP italiane all'imposta sul reddito delle società contraddice i principi guida del sistema italiano di tassazione del reddito delle società. Anche se si ritenesse che ciò risulta conforme al sistema italiano di tassazione del reddito delle società, in virtù del quale gli organismi che svolgono esclusivamente funzioni pubbliche ma che, al tempo stesso, svolgono attività considerate economiche in base alle norme sugli aiuti di Stato sono esonerati dal pagamento dell'imposta sul reddito delle società, una siffatta struttura del sistema di tassazione del reddito delle società risulterebbe arbitraria e inaccettabile. Pertanto, la Commissione conclude in via provvisoria che il mancato assoggettamento delle attività economiche svolte dai porti all'imposta sul reddito delle società comporta un vantaggio selettivo. La Commissione conclude inoltre in via provvisoria che tale trattamento più favorevole concesso dallo Stato e ad esso imputabile risulta idoneo a falsare la concorrenza e gli scambi intra-UE. Di conseguenza, la Commissione conclude in via provvisoria che l'esenzione fiscale concessa alle AdSP costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE ([47]).

([41]) Cause riunite C-106/09 P e C-107/09 P, *Commissione e Spagna/Government of Gibraltar*, ECLI:EU:C:2011:732, punti 101 e seguenti.

([42]) Decisione della Commissione del 27 luglio 2017 relativa all'aiuto di Stato SA.38393, *Tassazione dei porti in Belgio*, GU C 302 del 19.8.2016, punto 90.

([43]) Cause riunite da C-78/08 a C-80/08, *Paint Graphos*, ECLI:EU:C:2011:550, punto 54; cfr. anche la causa T-673/17, *Port autonome du Centre et de l'Ouest SCRL e altri / Commissione europea*, ECLI:EU:T:2019:643, punto173.

([44]) Cause riunite da C-78/08 a C-80/08, *Paint Graphos*, ECLI:EU:C:2011:550, punto 55.

([45]) Cfr. causa T-673/17, *PACO / Commissione*, ECLI:EU:T:2019:643, punto 178 e successivi.

([46]) Cfr. causa T-673/17, *PACO / Commissione*, ECLI:EU:T:2019:643, punto 194.

([47]) In un caso analogo riguardante un'esenzione triennale dall'imposta sul reddito delle società concessa dalle autorità locali ad alcune imprese pubbliche italiane, la Commissione ha adottato nel 2002 una decisione negativa con ingiunzione di recupero (decisione C27/99 del 5 giugno 2002), che è stata confermata dalla Corte di giustizia nella causa C-318/09 P del 21 dicembre 2011, ECLI:EU:C:2011:856.

5. **COMPATIBILITÀ**

(101) Le misure di aiuto di Stato possono essere considerate compatibili con il mercato interno in base alle deroghe di cui all'articolo 93, all'articolo 106, paragrafo 2, all'articolo 107, paragrafo 2 e all'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE.

Articolo 93 del TFUE

(102) L'articolo 93 del TFUE stabilisce che "*gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio*" possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno.

(103) La Commissione osserva innanzitutto che non tutti gli investimenti effettuati dalle autorità portuali rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 93 del TFUE, ma solo quelli che rispondono alle necessità del coordinamento dei trasporti. Nel caso di specie non vi sono indicazioni del fatto che l'aiuto sia specificamente finalizzato a finanziare tali investimenti. Al contrario, l'aiuto consiste in esenzioni dall'imposta sul reddito delle società che non sono legate ad alcun investimento particolare. Non risulta nemmeno che tali misure siano destinate al rimborso di obblighi di servizio pubblico. Inoltre, per definizione, le esenzioni dall'imposta sul reddito delle società favoriscono le imprese che realizzano più utili e che quindi già dispongono di una maggiore capacità di finanziare investimenti o altre attività di interesse pubblico.

(104) Pertanto, gli aiuti non risultano avere un effetto di incentivazione né essere necessari e proporzionati. Di conseguenza, la misura non può essere considerata compatibile ai sensi dell'articolo 93 del TFUE.

Articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE

(105) Poiché la misura in esame sembra costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, è opportuno esaminare se essa sia compatibile con il mercato interno in base alle deroghe di cui all'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE.

(106) Le autorità italiane non hanno fornito argomenti in merito all'applicabilità all'esenzione dall'imposta sul reddito delle società concessa alle AdSP delle deroghe di cui all'articolo 107, paragrafi 2 o 3, del TFUE.

(107) La Commissione ritiene in questa fase che non si applichi nessuna delle deroghe di cui all'articolo 107, paragrafo 2, del TFUE, dal momento che i regimi in esame non mirano a nessuno degli obiettivi elencati in tale disposizione. Più in particolare, le misure in esame non sembrano essere collegate ad aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, ad aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionale o ad aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania.

(108) L'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE sancisce inoltre che possono considerarsi compatibili con il mercato interno: a) gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo di determinate regioni, b) gli aiuti destinati ad alcuni importanti progetti di comune interesse europeo, c) gli aiuti destinati allo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, d) gli aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, e) gli aiuti determinati con decisione del Consiglio.

(109) La deroga di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE autorizza gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione. Tale deroga non risulta applicabile.

(110) Inoltre, la misura non è destinata a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo né a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro, come previsto dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera b) del TFUE.

(111) La misura non mira neanche a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, come previsto dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera d), del TFUE.

(112) A norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE, gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche possono essere dichiarati compatibili sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Tuttavia, dalle informazioni disponibili non risulta che l'agevolazione fiscale concessa sia legata a specifici investimenti ammessi a beneficiare di aiuti ai sensi delle norme e degli orientamenti dell'Unione.

(113) Al contrario, la Commissione ritiene in questa fase che la misura comporti una riduzione degli oneri che di norma dovrebbero essere sostenuti dalle AdSP nel corso delle loro attività e che quindi potrebbe essere considerata un aiuto al funzionamento. In generale, tali aiuti non sono considerati compatibili con il mercato interno nella misura in cui non sono limitati nel tempo, né sono necessari o proporzionati per finanziare spese connesse a un obiettivo ben definito di interesse europeo.

(114) Di conseguenza, la Commissione ritiene in via provvisoria che non si applichi nessuna delle deroghe di cui all'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE.

(115) Alla luce di quanto precede, la Commissione non possiede in questa fase informazioni che potrebbero indurre a ritenere la misura contestata compatibile con il mercato interno.

Articolo 106, paragrafo 2, del TFUE

(116) In aggiunta ai motivi di cui all'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE, quando il beneficiario degli aiuti è stato incaricato dallo Stato della gestione di servizi di interesse economico generale (SIEG), gli aiuti possono anche essere compatibili in applicazione dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

(117) Tuttavia, le autorità italiane non hanno fornito alcuna informazione da cui si possa desumere che l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società per le AdSP potrebbe essere giustificata ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE. La misura in questione, che lega l'importo dell'aiuto ai profitti realizzati, non è legata o limitata ai costi netti delle funzioni di servizio pubblico. Essa non discende neppure da un chiaro mandato conferito ai beneficiari delle misure per adempiere un siffatto incarico. Di conseguenza, il parere provvisorio della Commissione è che la misura non possa essere considerata una compensazione di servizio pubblico compatibile con il mercato interno e che quindi non sia compatibile a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

Conclusione

(118) Alla luce di quanto precede risulta, il parere provvisorio della Commissione è che l'esenzione a favore delle AdSP dall'imposta sul reddito delle società in Italia non possa essere considerata compatibile con il mercato interno.

6. AIUTO ESISTENTE

(119) Avendo concluso che l'esenzione delle AdSP dall'imposta sul reddito delle società costituisce un aiuto di Stato incompatibile, la Commissione deve stabilire se le misure in questione debbano essere considerate aiuti nuovi o aiuti esistenti.

(120) Ai sensi dell'articolo 1, lettera b), del regolamento di procedura, sono considerati aiuti esistenti tutte le misure di aiuto esistenti in Italia prima dell'entrata in vigore del trattato CE, gli aiuti autorizzati, gli aiuti considerati aiuti esistenti ai sensi dell'articolo 17 del regolamento di procedura o gli aiuti che al momento della loro attuazione non costituivano aiuti, ma che lo sono diventati successivamente a causa dell'evoluzione del mercato interno. Qualsiasi aiuto che non rientra nella definizione di aiuto esistente è considerato un nuovo aiuto ai sensi dell'articolo 1, lettera c), del regolamento di procedura.

(121) L'esenzione dall'imposta sul reddito delle società di cui beneficiano le AdSP italiane discende dall'articolo 74 del TUIR, descritto al punto (31), così come è stato interpretato dalle autorità italiane.

(122) Le autorità italiane hanno confermato che la disciplina fiscale applicabile alle AdSP prima del 1958 era identica a quella attuale, evidenziando in particolare che le autorità portuali non sono mai state soggette a imposte sul reddito delle società. Inoltre, la Commissione non dispone di alcun elemento che contraddica tale fatto.

(123) La Commissione ritiene quindi che, nella misura in cui esisteva prima dell'entrata in vigore del trattato CE, l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società a favore delle AdSP in Italia costituisce un aiuto esistente conformemente all'articolo 1, lettera b), del regolamento di procedura.

7. CONCLUSIONI

(124) Sulla base delle considerazioni che precedono, la Commissione conclude in via provvisoria che l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società di cui beneficiano le AdSP italiane costituisce un aiuto di Stato incompatibile ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e che l'aiuto in questione si configura come aiuto esistente.

(125) Quando viene dichiarato incompatibile con il mercato interno, un aiuto esistente deve essere oggetto di opportune misure ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 1, del TFUE, volte a sopprimere o modificare il regime. Per quanto riguarda il principio della certezza del diritto, relativamente all'eliminazione degli aiuti esistenti, il Tribunale ha riconosciuto che "nell'ambito del suo controllo permanente degli aiuti esistenti, la Commissione ha esclusivamente il potere di imporre la soppressione o la modifica di tali aiuti nel termine da essa stabilito" ([48]).

(126) A seguito della procedura di cooperazione avviata il 30 aprile 2018 conformemente all'articolo 21 del regolamento di procedura, le autorità italiane non hanno presentato una proposta concreta di modifica dell'esenzione dall'imposta sul reddito delle società per le AdSP, per far sì che le AdSP che esercitano un'attività economica ai sensi del diritto della concorrenza dell'Unione siano assoggettate allo stesso regime fiscale delle imprese private. Al contrario, le autorità italiane hanno contestato il fatto che l'attuale sistema costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

([48]) Cause riunite T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-600/97, T-607/97, T-1/98, T-3/98, T-6/98, T-23/98, *Alzetta Mauro e altri/Commissione delle Comunità europee*, Raccolta 2000, ECLI:EU:C:1998:270, punto 148.

(127) La Commissione ha pertanto proposto le opportune misure di cui all'articolo 22 del regolamento di procedura e ha invitato l'Italia ad adottare misure volte a garantire che le autorità portuali che esercitano un'attività economica siano assoggettate all'imposta sul reddito delle società allo stesso modo delle altre imprese.

(128) Con lettera del 7 marzo 2019, l'Italia ha respinto la proposta della Commissione.

La Commissione ha pertanto deciso di avviare il procedimento d'indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE.

Alla luce delle considerazioni che precedono, la Commissione, nel quadro della procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, invita l'Italia a presentare le proprie osservazioni e a fornire ogni informazione utile ai fini della valutazione della misura in esame, entro un mese dalla data di ricezione della presente. La Commissione invita inoltre le autorità italiane a trasmettere senza indugio copia della presente lettera ai potenziali beneficiari degli aiuti.

La Commissione comunica all'Italia che intende informare i terzi interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi significativa della stessa nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. La Commissione informerà inoltre le parti interessate degli Stati EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e informerà infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Le parti interessate saranno invitate a presentare osservazioni entro un mese dalla data della suddetta pubblicazione.