

Corrispettivi per l'uso delle infrastrutture portuali a fini commerciali ed aiuti di Stato

Avv. Sara Gobbato, BM&A Studio legale associato

Nella sentenza del 15 marzo nella causa [Naviera Armas c. Commissione](#) (T-108/16), il Tribunale dell'Unione europea torna sui criteri di gestione delle infrastrutture finanziate mediante risorse pubbliche, in rapporto al divieto di aiuti di Stato ai sensi dell'art. 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

In generale, al fine di valutare se una misura che si avvale di risorse pubbliche costituisca un aiuto vietato dall'art. 107 TFUE, occorre determinare se l'impresa beneficiaria riceva un vantaggio non altrimenti conseguibile in condizioni normali di mercato. Tale analisi deve essere svolta non solo con riguardo alle “**prestazioni positive**” (come le sovvenzioni, i prestiti o le acquisizioni di partecipazioni nel capitale di imprese), ma anche in relazione agli interventi che, in varie forme, grazie all'impiego di risorse pubbliche **alleviano gli oneri** che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa, producendo dunque indirettamente effetti identici alle sovvenzioni.

In ogni caso, l'esistenza dell'aiuto viene esclusa qualora si possa dimostrare che l'ente pubblico in questione abbia agito secondo il criterio dell'**operatore privato in economia di mercato** (*Market Economy Operator Principle*, MEOP), avendo assunto decisioni che - in analoghe circostanze - sarebbero state adottate da un avveduto operatore privato di simili dimensioni. Nell'ipotesi in cui il MEOP risulti rispettato, non sussiste un vantaggio rilevante ai sensi dell'art. 107 TFUE atteso che l'impresa beneficiaria avrebbe conseguito vantaggi analoghi per effetto degli ordinari meccanismi di mercato.

Nel caso *Naviera Armas c. Commissione*, il Tribunale si trova a verificare se un ente pubblico di gestione dell'infrastruttura portuale (nella specie la direzione generale di Puertos Canarios - DGPC, con riferimento al Puerto de Las Nieves) avesse concesso l'uso delle infrastrutture ad un'impresa di trasporto commerciale secondo parametri rispondenti al MEOP. Nello svolgimento dell'analisi, il Tribunale ricorda come nella *Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato* (2016/C 262/01) sia chiarito che 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 MEOP, vale a dire quando l'infrastruttura è messa a loro disposizione a condizioni di mercato (Comunicazione, punto 225).

Come ulteriormente chiarito nella Comunicazione, l'esistenza di un siffatto vantaggio può essere esclusa quando il finanziamento pubblico sia destinato ad infrastrutture aperte alla collettività e non riservate a uno o più utenti specifici. Laddove invece l'infrastruttura sia destinata ad essere utilizzata da parte di un'impresa particolare (come nel caso *Naviera Armas c. Commissione*), l'esistenza di un vantaggio selettivo può essere esclusa qualora i canoni versati per l'utilizzo siano stati fissati per mezzo di una procedura ad evidenza pubblica trasparente e non discriminatoria (sentenza in commento, punto 120).

Il Tribunale ha respinto, tra gli altri, l'argomento secondo cui, nella fattispecie, l'attribuzione di un vantaggio mediante risorse statali doveva essere esclusa in quanto l'impresa beneficiaria aveva versato tutte le tasse regolamentari dovute per l'utilizzo dell'infrastruttura di Puerto de Las Nieves,

tali tasse erano identiche in tutti i porti rientranti nella competenza della DGPC ed, inoltre, in forza della legge relativa ai porti delle Canarie, esse erano state calcolate in modo da coprire le spese e gli ammortamenti e da generare un utile ragionevole.

Nessuna di tali circostanze, infatti, era secondo il Tribunale atta a dispensare la Commissione europea dall'effettuare la concreta valutazione in merito all'attribuzione di un vantaggio economico vietato dall'art. 107 TFUE. Sul punto il Tribunale evidenzia, infatti, che *“l'esame inerente all'esistenza di un vantaggio presupponeva che la Commissione valuti concretamente se le tasse portuali versate, 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”* (sentenza in commento, punto 124).

Treviso, 27 marzo 2018 per www.italiaius.it