



Aiuti di Stato: la Commissione adotta 2 decisioni con cui raccomanda la tassazione dei porti in Spagna e in Italia

Bruxelles, 8 gennaio 2019 - La Commissione europea ha proposto, in due decisioni distinte, che l'Italia e la Spagna conformino i rispettivi sistemi di tassazione dei porti alle norme in materia di aiuti di Stato. La Commissione conferma così il proprio impegno a garantire condizioni concorrenziali eque in tutta l'UE in questo fondamentale settore economico.

Margrethe **Vestager**, Commissaria responsabile per la Concorrenza, ha dichiarato: “*I porti sono infrastrutture essenziali per la crescita economica e lo sviluppo regionale. Per questa ragione le norme UE in materia di aiuti di Stato prevedono che gli Stati membri dispongano di ampi margini di manovra per l'adozione di misure di sostegno e di investimento a favore dei porti. Al tempo stesso, per garantire condizioni eque di concorrenza in tutta l'UE, i porti che generano profitti esercitando attività economiche vanno tassati allo stesso modo degli altri operatori economici - né più, né meno.*”

La concorrenza transfrontaliera svolge un ruolo importante nel settore portuale e la Commissione si è impegnata a garantire condizioni concorrenziali eque in questo fondamentale settore economico.

I porti svolgono sia attività non economiche che attività economiche:

- Le **attività non economiche**, quali le attività di sicurezza e di controllo del traffico marittimo o di sorveglianza antinquinamento, rientrano solitamente nell'ambito di competenza delle autorità pubbliche. Tali attività sono escluse dal campo di applicazione delle norme UE in materia di aiuti di Stato.
- Lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali - come la concessione dell'accesso al porto dietro pagamento - costituisce al contrario un'**attività economica**. A questo secondo tipo di attività si applicano le norme UE in materia di aiuti di Stato.

L'esenzione dall'imposta sulle società per i porti che realizzano profitti da attività economiche può rappresentare un vantaggio competitivo sul mercato interno e pertanto comporta un aiuto di Stato che potrebbe essere incompatibile con la normativa dell'UE.

In **Italia** i porti sono integralmente esentati dall'imposta sul reddito delle società.

In **Spagna** i porti sono esentati dall'imposta sul reddito delle società per quanto riguarda i loro principali cespiti, ad esempio le tasse portuali o i redditi derivati da contratti di locazione o concessione. Nei Paesi Baschi, i porti sono totalmente esentati dal pagamento dell'imposta sulle società.

Nell'aprile 2018, la Commissione ha informato l'Italia e la Spagna in merito alle proprie preoccupazioni relative ai regimi di tassazione dei porti in vigore nei due paesi. La Commissione ritiene, in via preliminare, che tanto in Italia che in Spagna i regimi fiscali vigenti concedano ai porti un vantaggio selettivo che potrebbe violare le norme UE in materia di aiuti di Stato.

Oggi la Commissione ha quindi **invitato l'Italia e la Spagna ad adeguare la loro legislazione** per assicurare che i porti paghino, a partire dal 1° gennaio 2020, l'imposta sulle società allo stesso modo delle altre imprese attive, rispettivamente, in Italia e in Spagna. Ciascun paese dispone ora di due mesi per reagire.

Le decisioni odierne fanno seguito a recenti decisioni in cui la Commissione ha chiesto a **Paesi Bassi, Belgio e Francia** di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società di cui beneficiavano i rispettivi porti.

Contesto

I regimi fiscali applicabili ai porti in Italia e in Spagna esistevano prima dell'entrata in vigore in tali Stati membri del trattato sull'Unione europea. Tali misure sono pertanto considerate "aiuti esistenti" e la loro valutazione è soggetta ad una specifica procedura di cooperazione tra gli Stati membri interessati e la Commissione. Per gli aiuti esistenti che risultano essere stati adottati in violazione delle norme UE in materia di aiuti di Stato, i beneficiari non sono tenuti a rimborsare gli aiuti percepiti in passato.

Quando un aiuto esistente risulta violare le norme UE sugli aiuti di Stato, la Commissione informa, in un primo momento, lo Stato membro riguardo ai suoi timori. In base alla risposta, la Commissione può, in un secondo momento, proporre misure appropriate per rendere la misura conforme alle norme UE sugli aiuti di Stato.

Le proposte odierne rivolte all'Italia e alla Spagna sono un esempio di proposte che la Commissione può adottare in tale fase. Qualora gli Stati membri non accettino le opportune misure proposte, la Commissione può decidere, in un terzo momento, di avviare un'indagine approfondita per verificare la compatibilità degli aiuti esistenti. Se dovesse giungere alla conclusione che il regime non è compatibile con le norme UE in materia di aiuti di Stato, la Commissione può chiedere allo Stato membro di porre fine al regime di aiuti che falsa la concorrenza all'interno del mercato unico.

Parallelamente, la Commissione prosegue la sua indagine sul funzionamento e la tassazione dei porti in altri Stati membri e adotterà le misure necessarie per garantire una concorrenza leale tra tutti i porti dell'UE.

Eliminare i vantaggi fiscali ingiustificati non significa che i porti non possano più

ricevere contributi statali. Gli Stati membri hanno numerose possibilità di sostenere i porti rispettando le norme UE in materia di aiuti di Stato, ad esempio al fine di conseguire gli obiettivi dell'UE in materia di trasporti o di realizzare i necessari investimenti infrastrutturali che non sarebbero possibili senza l'intervento pubblico. A questo proposito, nel [maggio 2017](#) la Commissione ha semplificato le regole che disciplinano gli investimenti pubblici nei porti. Dopo che la Commissione ha esteso il regolamento generale di esenzione per categoria agli investimenti non problematici nei porti, gli Stati membri possono ora investire fino a 150 milioni di € nei porti marittimi e fino a 50 milioni di € nei porti interni nella piena certezza giuridica e senza previo controllo della Commissione. Il regolamento autorizza ad esempio le autorità pubbliche a coprire le spese di dragaggio dei porti e delle relative vie di accesso. Inoltre, le norme dell'UE consentono agli Stati membri di compensare i porti per i costi sostenuti nello svolgimento di compiti di servizio pubblico (servizi di interesse economico generale).