SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

27 novembre 2003 *

Nei procedimenti riuniti da C-34/01 a C-38/01,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, a norma dell'art. 234 CE, dalla Corte Suprema di Cassazione nelle cause dinanzi ad essa pendenti tra

Enirisorse SpA

e

Ministero delle Finanze,

domande vertenti sull'interpretazione degli artt. 12 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 25 CE), 13 del Trattato CE (abrogato dal Trattato di Amsterdam), 30 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 28 CE), 86 e 90 del Trattato CE (divenuti artt. 82 CE e 86 CE), 92 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87 CE), 93 del Trattato CE (divenuto art. 88 CE) e 95 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 90 CE),

* Lingua processuale: l'italiano.

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta dal sig. P. Jann, facente funzione di presidente della Quinta Sezione, dai sigg. C.W.A. Timmermans, A. Rosas, D.A.O. Edward e S. von Bahr (relatore), giudici,

avvocato generale: sig.ra C. Stix-Hackl
cancelliere: sig. H. von Holstein, cancelliere aggiunto

viste le osservazioni scritte presentate:

— per la Enirisorse SpA, dagli avv.ti G. Guarino e A. Guarino;

— per il governo italiano, dal sig. I. M. Braguglia, in qualità di agente, assistito dal sig. G. Aiello, avvocato dello Stato;

— per la Commissione delle Comunità europee, dal sig. V. Di Bucci e dalla sig.ra L. Pignataro-Nolin, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della Enirisorse SpA, rappresentata dall'avv. L. Malvezzi Campeggi, del governo italiano, rappresentato dal sig. G. Aiello, e della Commissione, rappresentata dal sig. V. Di Bucci e dalla sig.ra L. Pignataro-Nolin, all'udienza del 5 marzo 2002,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 7 novembre 2002,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con cinque ordinanze 12 luglio 2000, pervenute alla cancelleria della Corte il 25 gennaio 2001, la Corte Suprema di Cassazione ha proposto, ai sensi dell'art. 234 CE, cinque questioni pregiudiziali sull'interpretazione degli artt. 12 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 25 CE), 13 del Trattato CE (abrogato dal Trattato di Amsterdam), 30 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 28 CE), 86 e 90 del Trattato CE (divenuti artt. 82 CE e 86 CE), 92 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87 CE), 93 del Trattato CE (divenuto art. 88 CE) e 95 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 90 CE).

2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia tra Enirisorse SpA (in prosieguo: la «Enirisorse») e il Ministero delle Finanze in relazione al pagamento di una tassa portuale da quest'ultimo pretesa per talune operazioni di carico e scarico di merci nel porto di Cagliari, in Sardegna.

Normativa nazionale

3 La legge 9 ottobre 1967, n. 961 (GURI n. 272 del 30 ottobre 1967), ha istituito le Aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini (in prosieguo: al plurale le «Aziende» o, al singolare, l'«Azienda»), nei porti di Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia, Messina e Savona. Tale legge, modificata dalla legge 10 ottobre 1974, n. 494 (GURI n. 274 del 21 ottobre 1974, pag. 7190), precisa lo statuto delle Aziende, il loro settore di attività e i mezzi di cui dispongono.

4 Le Aziende sono enti pubblici economici sottoposti alla vigilanza del Ministero della Marina mercantile. La legge n. 961 affida loro il compito di gestire i mezzi meccanici di carico e scarico, le aree di deposito e altri beni mobili ed immobili di proprietà dello Stato adibiti al traffico delle merci. Esse hanno altresì il compito di provvedere all'acquisto, alla manutenzione, alla trasformazione ed al miglioramento dei beni da esse gestiti, nonché a svolgere ogni altra attività connessa con le precedenti.

5 Le Aziende possono essere autorizzate ad esercitare altri servizi commerciali relativi ai porti, ad assumere la gestione di mezzi e impianti non di proprietà dello Stato e ad espletare i compiti loro assegnati dalla legge in altri porti rientranti nella circoscrizione territoriale del porto in cui esse hanno sede.

6 I mezzi finanziari di cui dispongono le Aziende per assolvere i loro compiti comprendono i proventi dei beni da esse gestiti, compresi, secondo le osservazioni del governo italiano, i corrispettivi da esse percepiti per attività commerciali come il carico e lo scarico di merci, nonché i fondi derivanti da mutui o da altre operazioni finanziarie.

7 Tutte le spese concernenti il funzionamento dei beni in dotazione sono ad esclusivo carico delle Aziende. Le spese per l'installazione di nuovi impianti, invece, sono normalmente a carico del Ministero della Marina mercantile, sebbene tali spese possano essere assunte dalle Aziende stesse, qualora il loro bilancio lo consenta.

8 Nel 1974, con decreto legge 28 febbraio 1974, n. 47 (GURI n. 68 del 13 marzo 1974, pag. 1749; in prosieguo: il «decreto legge n. 47/74»), convertito con modifiche in legge 16 aprile 1974, n. 117 (GURI n. 115 del 4 maggio 1974, pag. 3123), è stata istituita in tutti i porti d'Italia una tassa di sbarco e imbarco delle merci. Tale tassa è versata all'erario ed è applicabile alle merci trasportate sia per via aerea che per via marittima.

9 L'importo della tassa, che non può eccedere ITL 90 per tonnellata metrica di merce, è determinato e modificato per ogni porto con decreto del Presidente della Repubblica, tenuto conto della natura delle merci e del costo medio di gestione dei servizi.

10 Con il decreto legge n. 47/74 il legislatore ha mantenuto la disposizione istituita dalla legge 9 febbraio 1963, n. 82, recante revisione delle tasse e dei diritti marittimi (GURI n. 52 del 23 febbraio 1963), che prevedeva già l'applicazione di una tassa sulle merci imbarcate, sbarcate o in transito nei porti di Genova, Napoli, Livorno, Civitavecchia, Trieste, Savona e Brindisi.

11 La legge 5 maggio 1976, n. 355, relativa all'estensione alle Aziende dei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno e Messina di alcuni benefici previsti per gli enti portuali (GURI n. 147 del 5 giugno 1976, pag. 4382; in prosieguo: la «legge n. 355/76»), prevede che le merci sbarcate e imbarcate in tali porti siano soggette alla tassa portuale prevista dalla legge 9 febbraio 1963, n. 82 (in prosieguo: la

«tassa portuale»), e precisa che i proventi di tale tassa sono destinati per i due terzi alle Aziende per lo svolgimento dei loro compiti e per un terzo allo Stato.

12 L'art. 1 del decreto del Presidente della Repubblica 12 maggio 1977, recante determinazione della tassa prevista dalla legge 5 maggio 1976, n. 355 (GURI n. 270 del 4 ottobre 1977, pag. 7175), fissa i parametri applicabili all'importo della tassa portuale, che varia tra ITL 15 e ITL 90 per tonnellata metrica a seconda della merce interessata.

Causa principale e questioni pregiudiziali

13 La Enirisorse ha effettuato, con i propri mezzi in termini di manodopera e materiali, operazioni di carico e scarico di merci nazionali ed estere nel porto di Cagliari, senza avvalersi dei servizi dell'Azienda operante in tale porto. Dopo aver ricevuto dal Ministero delle Finanze diverse ingiunzioni di pagamento della tassa portuale prevista dalla legge n. 355/76, vi ha proposto opposizione deducendo, tra l'altro, l'illegittimità del decreto del Presidente della Repubblica 12 maggio 1977 in relazione al diritto comunitario.

14 Poiché il Tribunale di Cagliari ha respinto tali opposizioni, la Enirisorse ha proposto appello dinanzi alla Corte d'appello di Cagliari. A seguito del rigetto di tale appello con sentenza di quest'ultima 11 marzo 1998, ha quindi proposto ricorso per cassazione.

15 Dinanzi alla Corte Suprema di Cassazione, la Enirisorse ha fatto valere che la normativa nazionale comporta distorsioni della concorrenza, in quanto la tassa portuale è dovuta anche se l'operatore non fa ricorso alle prestazioni di un'Azienda, nella fattispecie quella del porto di Cagliari. La normativa sarebbe

contraria agli artt. 86 e 90 del Trattato. D'altro canto, la percezione, da parte delle Aziende, di una rilevante quota della tassa portuale costituirebbe un aiuto di Stato ai sensi degli artt. 92 e 93 dello stesso Trattato.

16 Nelle ordinanze di rinvio la Corte Suprema di Cassazione indica che, secondo il giudice di merito, l'obiettivo della normativa controversa è di compensare l'amministrazione per le spese e i costi relativi a prestazioni pubblicistiche funzionali al movimento delle merci. Secondo tale giudice, pertanto, non è necessaria l'effettiva fruizione dei servizi di movimentazione resi dall'impresa pubblica, in quanto dalle attività di quest'ultima conseguirebbero vantaggi generali per l'utente.

17 Il giudice del rinvio si interroga sulla compatibilità della normativa nazionale non solo con le disposizioni del diritto comunitario citate dalla Enirisorse, bensì anche con gli artt. 12, 13, 30 e 95 del Trattato.

18 È in queste condizioni che la Corte Suprema di Cassazione ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le cinque questioni pregiudiziali seguenti:

«1) Se la devoluzione ad un'impresa pubblica — operante nel mercato delle operazioni portuali di scarico e carico merci — di una rilevante quota di un tributo (tassa portuale di carico e scarico merci), pagato allo Stato da operatori i quali non hanno usufruito di alcun servizio o prestazione da parte della stessa impresa, costituisca un diritto speciale ovvero esclusivo o una misura contraria alle regole del Trattato e, in particolare, a quelle sulla concorrenza, ai sensi dell'art. 90, n. 1, del Trattato.

2) Se, indipendentemente dalla questione precedente, la devoluzione alla detta impresa pubblica di una rilevante parte del gettito del tributo dia luogo ad abuso di posizione dominante in conseguenza di una misura normativa statale, e sia quindi contraria al combinato disposto degli artt. 86 e 90 del Trattato.

3) Se la devoluzione a tale impresa di una rilevante parte del detto tributo possa essere definita come aiuto di Stato, ai sensi dell'art. 92 del Trattato, e giustifichi, quindi, in caso di mancata notifica alla Commissione o di decisione d'incompatibilità dell'aiuto col mercato comune resa da quest'ultima, ai sensi dell'art. 93, l'esercizio dei poteri attribuiti al giudice nazionale — secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia — per garantire la non applicazione di un aiuto illegittimo e/o incompatibile.

4) Se l'attribuzione alla predetta impresa pubblica, in via originaria, di una rilevante parte del gettito di un tributo statale percepito per o in occasione dello scarico o del carico di merci nei porti, senza che al pagamento corrisponda alcuna prestazione o servizio da parte dell'azienda stessa, costituisca una tassa di effetto equivalente a un dazio doganale d'importazione (vietato dagli articoli 12 e 13 del Trattato), o un'imposizione interna su prodotti degli altri Stati membri di misura superiore a quelle applicate ai prodotti nazionali similari (art. 95), ovvero un ostacolo alle importazioni, vietato dall'art. 30.

5) Nel caso che la normativa nazionale sia in contrasto con il diritto comunitario, se i profili descritti nei precedenti punti, considerati singolarmente, investano il tributo nella sua interezza ovvero soltanto la quota attribuita all'Azienda Mezzi Meccanici».

19 Con ordinanza del presidente della Corte 23 febbraio 2001, le cause da C-34/01 a C-38/01 sono state riunite ai fini della fase scritta, della fase orale e della sentenza.

Osservazioni preliminari

20 Mediante la quinta questione, il giudice del rinvio chiede se l'eventuale illegittimità del meccanismo d'imposizione, esaminato alla luce delle norme di cui alle questioni precedenti, vizi solo una parte di tale meccanismo, cioè l'attribuzione dei due terzi del gettito della tassa controversa all'Azienda, ovvero l'intero meccanismo d'imposizione, comprese l'attribuzione e la percezione dell'importo totale di tale tassa. La quinta questione, dal momento che si rapporta quindi alle quattro questioni precedenti, non sarà risolta separatamente, bensì, se necessario, nell'ambito dell'esame di queste ultime.

21 Poiché la misura controversa nelle cause principali verte sull'attribuzione da parte dello Stato di una parte del gettito di una tassa ad un'impresa, si deve esaminare in primo luogo la compatibilità di una simile misura con le norme del Trattato sugli aiuti di Stato e rispondere pertanto subito alla terza questione.

Sulla terza questione

22 Mediante la terza questione, letta alla luce della quinta questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se la misura con cui uno Stato membro devolve ad un'impresa pubblica una parte rilevante di un tributo, quale la tassa portuale controversa nella causa principale, costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92 del Trattato e se, in caso di mancata notifica di tale misura alla Commissione o di decisione sulla compatibilità dell'aiuto con il mercato comune resa da quest'ultima ai sensi dell'art. 93 dello stesso Trattato, il detto giudice possa esercitare i poteri attribuitigli per garantire la non applicazione di un aiuto illegittimo e/o incompatibile con il mercato comune. Nel caso in cui la misura controversa

costituisca un aiuto illegittimo o incompatibile con il mercato comune, chiede se l'illegittimità o l'incompatibilità sia limitata alla parte del tributo devoluto all'impresa pubblica interessata o se investa la riscossione in capo agli utenti della parte corrispondente all'importo così attribuito, ovvero se investa il tributo nella sua interezza.

23 La Enirisorse e la Commissione sostengono che la devoluzione di una rilevante quota della tassa portuale all'Azienda di Cagliari costituisce un aiuto di Stato. Si tratterebbe di una misura presa a favore di un'impresa che incide sugli scambi intracomunitari; l'aiuto sarebbe concesso mediante risorse statali e falserebbe o minaccerebbe di falsare la concorrenza, poiché tale Azienda è in competizione con imprese di altri Stati membri, come le compagnie di navigazione, che intendono esercitare tali attività nell'ambito di un regime di «automovimentazione». Inoltre, tra i concorrenti vi sarebbero altresì le imprese private che operano per conto terzi. L'aiuto, non essendo stato notificato alla Commissione, sarebbe illegittimo e non potrebbe essere giustificato, nel caso di specie, in virtù della deroga prevista dall'art. 90, n. 2, del Trattato. Il giudice nazionale sarebbe quindi tenuto a disattendere la misura illegittima.

24 Il governo italiano considera, da parte sua, che la misura controversa non incide sul commercio tra gli Stati membri, stante il volume limitato del traffico nei porti interessati, in particolare quello di Portovesme, in Sardegna, e che, pertanto, non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Sottolinea, tra l'altro, l'obiettivo socioeconomico della tassa portuale, che è di garantire la sopravvivenza e l'operatività dei cinque porti interessati. Sostiene che, se i costi del servizio di movimentazione dovessero gravare integralmente sui reali fruitori dei servizi, il prezzo che ne deriverebbe, considerando gli alti costi fissi ed il limitato traffico marittimo esistente in tali porti, diverrebbe eccessivamente elevato per gli operatori. Infine, anche se la detta tassa dovesse essere qualificata come aiuto di Stato, il governo italiano sostiene che dovrebbe essere giudicata compatibile con il mercato comune ai sensi dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato, trattandosi di un aiuto destinato allo sviluppo di alcune attività o di alcune regioni economiche secondo il dettato di quella norma.

25 Per poter rispondere alla questione proposta, occorre verificare se siano soddisfatte le diverse condizioni afferenti al concetto di aiuto di Stato enunciate all'art. 92, n. 1, del Trattato.

26 In primo luogo, deve trattarsi di un intervento dello Stato, ovvero mediante risorse statali. Nel caso della tassa portuale, tale condizione è soddisfatta, giacché le somme versate alle Aziende, che rappresentano una rilevante quota della tassa, provengono dal bilancio dello Stato e costituiscono quindi risorse statali.

27 In secondo luogo, l'intervento dello Stato deve essere in grado di incidere sul commercio tra gli Stati membri.

28 A questo proposito, si deve ricordare che non esiste una soglia o una percentuale al di sotto della quale si possa ritenere che gli scambi tra Stati membri non siano pregiudicati. Infatti, l'entità relativamente esigua di un aiuto o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa beneficiaria non escludono a priori l'eventualità che vengano influenzati gli scambi tra Stati membri (v. sentenza 24 luglio 2003, causa C-280/00, Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, Racc. pag. I-7747, punto 81). La possibilità di un'influenza sugli scambi appare tanto più probabile, nelle cause principali, in quanto la tassa portuale è attribuita ad un'impresa con sede in un porto e viene pagata da compagnie di navigazione, nell'ambito del carico e dello scarico di merci, a prescindere dalla loro provenienza.

29 In terzo luogo, l'aiuto deve potersi considerare come vantaggio accordato all'impresa beneficiaria e, in quarto luogo, tale vantaggio deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza.

30 A tale riguardo, si deve ricordare che vengono considerati aiuti gli interventi che, sotto qualsiasi forma, sono atti a favorire direttamente o indirettamente determinate imprese o che devono ritenersi un vantaggio economico che l'impresa beneficiaria non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato (sentenza Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, cit., punto 84).

31 Invece, nei limiti in cui un intervento statale deve essere considerato una compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere determinati obblighi di servizio pubblico, cosicché tali imprese non traggono, in realtà, un vantaggio finanziario e il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocare tali imprese in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto a quelle che fanno loro concorrenza, tale intervento non ricade nell'ambito di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Tuttavia, affinché, in un caso concreto, una siffatta compensazione possa sottrarsi alla qualificazione di aiuto di Stato, devono ricorrere certe condizioni (sentenza Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, cit., punti 87 e 88).

32 In primo luogo, l'impresa beneficiaria dell'aiuto deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro (sentenza Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, cit., punto 89).

33 A questo proposito, la Corte ha già avuto modo di dichiarare che dalla sua giurisprudenza non discende che la gestione di qualsiasi porto commerciale rientri nella gestione di un servizio d'interesse economico generale (v. sentenza 17 luglio 1997, causa C-242/95, GT-Link, Racc. pag. I-4449, punto 52). Tale attività non comporta quindi automaticamente lo svolgimento di missioni di servizio pubblico.

34 Ora, si deve constatare che dal fascicolo trasmesso alla Corte dal giudice del rinvio non risulta che le Aziende siano state incaricate di una missione di servizio pubblico né, a fortiori, che questa sia stata chiaramente definita.

35 In secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti (sentenza Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, cit., punto 90).

36 A questo proposito, il governo italiano afferma che l'attribuzione di una rilevante quota della tassa portuale alle Aziende, che si aggiunge alle tariffe applicate da queste ultime, è necessaria al fine di mantenere tali tariffe ad un livello tollerabile dagli operatori. Inoltre, detta attribuzione consentirebbe di mantenere operativi i porti interessati.

37 Tuttavia, siffatte indicazioni non sono sufficienti a soddisfare la condizione summenzionata. In particolare, non fanno emergere in che cosa consista precisamente il preteso servizio pubblico, né se siano unicamente le operazioni di carico e scarico nei porti coinvolti ad essere interessate ovvero se siano altresì coperte prestazioni come quella della sicurezza dell'attracco. Inoltre, le osservazioni del governo italiano non forniscono neanche precisazioni sui costi dei detti servizi né sulla valutazione della compensazione che si asserisce necessaria.

38 Al contrario, dall'ordinanza di rinvio nella causa C-34/01 e dalle osservazioni presentante dinanzi alla Corte dalla Enirisorse e dalla Commissione risulta che l'importo del gettito della tassa portuale devoluto alle Aziende non riflette i costi effettivamente sostenti da queste ultime per la prestazione dei loro servizi di carico e scarico, poiché tale importo è connesso al volume delle merci trasportate

da tutti gli utenti e convogliate nei porti interessati. L'importo devoluto è quindi in funzione del grado di attività nel porto o nei porti di cui si tratta.

39 Ora, un simile sistema non soddisfa la condizione che la compensazione non ecceda quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento (v. sentenza Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, cit., punto 92).

40 Da quanto sopra esposto deriva che, se una misura relativa all'attribuzione di una rilevante quota di un tributo, quale la tassa portuale, da parte di uno Stato membro ad un'impresa pubblica non è connessa a una missione di servizio pubblico chiaramente definita e/o se le altre condizioni relative all'intervento dello Stato precisate nella citata sentenza Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg e ricordate ai punti 32-35 della presente sentenza non sono rispettate, tale misura deve essere considerata aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato, in quanto incide sugli scambi tra Stati membri.

41 Il giudice del rinvio chiede inoltre se, in tal caso, debba essere disattesa solo l'attribuzione di una parte della tassa portuale all'impresa interessata ovvero se tutto il meccanismo d'imposizione, ivi compresa la riscossione in capo agli utenti della parte corrispondente all'importo così attribuito, debba essere dichiarato incompatibile con il disposto dell'art. 92 del Trattato.

42 Conformemente ad una costante giurisprudenza della Corte, dall'effetto diretto riconosciuto all'ultima frase dell'art. 93, n. 3, del Trattato discende che l'efficacia immediata del divieto di dare esecuzione all'aiuto previsto dal suddetto articolo investe qualsiasi aiuto posto in essere senza preventiva notifica (v. sentenza 21 novembre 1991, causa C-354/90, Fédération nationale du commerce extérieur

des produits alimentaires et Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon, Racc. pag. I-5505, punto 11). È compito dei giudici nazionali salvaguardare i diritti dei singoli in caso di eventuale inosservanza, da parte delle autorità nazionali, del divieto di dare esecuzione agli aiuti, traendone tutte le conseguenze, conformemente al loro diritto nazionale, per quanto riguarda tanto la validità degli atti che comportano l'esecuzione delle misure d'aiuto controverse, quanto il recupero degli aiuti finanziari attribuiti (v., in particolare, sentenza 16 dicembre 1992, causa C-17/91, Lornoy e a., Racc. pag. I-6523, punto 30).

43 In relazione alla nozione di aiuto di Stato, la Corte ha dichiarato che essa non si estende solo a certe tasse parafiscali, a seconda della destinazione del loro gettito (v., in particolare, sentenza Lornoy e a., cit., punto 28), ma anche alla riscossione stessa di un contributo che costituisce una tassa parafiscale (v. sentenza 27 ottobre 1993, causa C-72/92, Scharbatke, Racc. pag. I-5509, punto 20).

44 Risulta altresì da una giurisprudenza recente della Corte che, quando le modalità di finanziamento dell'aiuto, in particolare mediante contributi obbligatori, formano parte integrante della misura di aiuto, l'esame di quest'ultima ad opera della Commissione deve necessariamente prendere in considerazione tali modalità di finanziamento (v. sentenza 21 ottobre 2003, cause riunite C-261/01 e C-262/01, Van Calster e a., Racc. pag. I-12249, punto 49).

45 Ne consegue che non solo l'attribuzione di una parte della tassa portuale all'impresa interessata, ma anche la riscossione in capo agli utenti della parte corrispondente all'importo così attribuito possono costituire un aiuto di Stato incompatibile con il mercato comune e che, in mancanza di notifica di tale aiuto, spetta al giudice del rinvio prendere tutti i provvedimenti necessari, in conformità del suo diritto nazionale, per impedire sia l'attribuzione di una parte della tassa alle imprese beneficiarie sia la riscossione della stessa.

46 Invece, il carattere eventualmente illegittimo della riscossione e dell'attribuzione di una parte della tassa — cioè la parte devoluta all'Azienda — non incide sul resto della tassa versata all'erario.

47 La terza questione, letta congiuntamente alla quinta questione, deve essere pertanto risolta dichiarando che:

— una misura mediante la quale uno Stato membro devolve ad un'impresa pubblica una rilevante quota di un tributo, quale la tassa portuale controversa nelle cause principali, deve essere considerata aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato, in quanto incide sugli scambi tra Stati membri, qualora:

— la devoluzione del tributo non sia connessa ad una missione di servizio pubblico chiaramente definita, e/o

— il calcolo della compensazione che si asserisce necessaria allo svolgimento della detta missione non sia stato effettuato sulla base di parametri previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che tale compensazione comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa pubblica interessata rispetto a imprese concorrenti;

— non solo la devoluzione di una parte del tributo all'impresa pubblica, ma anche la riscossione in capo agli utenti della parte corrispondente all'importo così attribuito possono costituire un aiuto di Stato incompatibile con il mercato comune. In mancanza di notifica di tale aiuto, spetta al giudice del

rinvio prendere tutti i provvedimenti necessari, in conformità del suo diritto nazionale, per impedire sia la devoluzione di una parte del tributo alle imprese beneficiarie sia la riscossione dello stesso;

— il carattere eventualmente illegittimo della riscossione e dell'attribuzione della tassa riguarda solamente la parte del gettito del tributo devoluta all'impresa pubblica interessata e non riguarda tale tributo nella sua interezza.

Sulla prima e sulla seconda questione

48 Mediante la prima e la seconda questione, che si devono trattare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede in sostanza se la devoluzione da parte dello Stato ad un'impresa pubblica di una rilevante quota di un tributo, quale la tassa portuale controversa nelle cause principali, costituisca una misura, ai sensi dell'art. 90, n. 1, del Trattato, atta a dar luogo ad un abuso di posizione dominante contraria all'art. 86 dello stesso e inidonea a fruire della deroga di cui all'art. 90, n. 2, del Trattato.

49 Il giudice del rinvio s'interroga quindi sulla compatibilità di un meccanismo d'imposizione come quello controverso nelle cause principali non solo con le regole sulla concorrenza applicabili agli aiuti di Stato, che formano oggetto della terza e quarta questione sopra esaminate, ma altresì con quelle applicabili alle imprese di cui agli artt. 86 e 90 del Trattato.

50 Benché il fatto che la devoluzione di una rilevante quota di un tributo ad un'impresa pubblica ad opera dello Stato costituisca un aiuto di Stato non escluda che tale devoluzione possa dar luogo anche ad un abuso di posizione dominante

da parte di quest'impresa, in contrasto con gli artt. 86 e 90 del Trattato, si deve constatare che le sole censure formulate nelle cause principali vertono sugli effetti del prelievo e della devoluzione della tassa ad opera dello Stato sulla concorrenza.

51 Non è stato messo in rilievo alcun altro effetto sulla concorrenza, in particolare non è stato denunciato alcun comportamento dell'impresa pubblica stessa dannoso per la concorrenza.

52 Pertanto, non è necessario rispondere alla prima e alla seconda questione, che sono relative all'applicazione delle regole sulla concorrenza di cui agli artt. 86 e 90 del Trattato.

Sulla quarta questione

53 Mediante la quarta questione, letta congiuntamente alla quinta questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se la misura con cui uno Stato membro prevede la riscossione di un tributo, come la tassa portuale controversa nelle cause principali, e l'attribuzione a un'impresa pubblica di una rilevante parte del gettito di tale tributo, senza che l'importo così devoluto corrisponda ad un servizio effettivamente reso dalla detta azienda, costituisca una tassa di effetto equivalente a un dazio doganale d'importazione o d'esportazione contrario all'art. 12 del Trattato o un'imposizione interna discriminatoria contraria all'art. 95 dello stesso Trattato, ovvero un ostacolo alle importazioni vietato dall'art. 30 del detto Trattato, e se l'eventuale violazione del diritto comunitario investa il tributo nella sua interezza.

54 Tale giudice ritiene, infatti, che la riscossione di una quota rilevante della tassa portuale senza che all'importo così percepito corrisponda un servizio effettivamente prestato dall'impresa pubblica beneficiaria di tale somma potrebbe costituire un ostacolo alle importazioni contrario all'art. 30 del Trattato.

55 Il giudice del rinvio precisa di essere consapevole che l'art. 30 del Trattato non si applica in materia di tasse parafiscali qualora siano applicabili altre disposizioni dello stesso, in particolare quelle dell'art. 12, relate alle tasse di effetto equivalente a un dazio doganale, o quelle dell'art. 95 relative alle imposizioni interne. Tuttavia, sottolinea che le sentenze della Corte in tale campo vertevano su casi in cui le tasse parafiscali controverse comportavano, quanto meno sul piano pratico, una discriminazione tra prodotti nazionali e prodotti importati, il che non avverrebbe nelle cause principali. Tale giudice si chiede, quindi, se l'art. 30 del Trattato possa trovare applicazione.

56 A questo proposito occorre ricordare che, conformemente ad una giurisprudenza costante della Corte, la sfera di applicazione dell'art. 30 del Trattato non comprende quella delle disposizioni del Trattato relative alle tasse di effetto equivalente a dazi doganali [artt. 12 del Trattato e 16 del Trattato CE (abrogato dal Trattato di Amsterdam)] né quella delle disposizioni del Trattato relative alle imposte interne discriminatorie (art. 95 del Trattato) (v. in questo senso, in particolare, sentenze 22 marzo 1977, causa 74/76, Iannelli & Volpi, Racc. pag. 557, punto 9; 11 marzo 1992, cause riunite da C-78/90 a C-83/90, Compagnie Commerciale de l'Ouest e a., Racc. pag. I-1847, punto 20, e Lornoy e a., cit., punto 14).

57 La Corte ha precisato che si deve esaminare anzitutto se provvedimenti come quelli descritti nelle cause da cui originano le sentenze citate Compagnie Commerciale de l'Ouest e a. e Lornoy e a. rientrino nella sfera d'applicazione degli artt. 12 o 95 del Trattato, e solo nel caso in cui la soluzione fosse negativa si dovrebbe verificare, in secondo luogo, se tale provvedimento rientri nella sfera d'applicazione dell'art. 30 del Trattato (v. sentenze citate Compagnie Commerciale de l'Ouest e a., punto 21, e Lornoy e a., punto 15).

58 Ora, non occorre effettuare una distinzione tra le cause in esame e quelle che sono state precedentemente esaminate dalla Corte. Se risulta che la tassa portuale rientra nella sfera di applicazione degli artt. 12 o 95 del Trattato, sono le disposizioni dell'uno o dell'altro articolo ad applicarsi e non quelle dell'art. 30 dello stesso Trattato. L'eventualità che tale tassa non costituisca un ostacolo vietato dai detti artt. 12 o 95 non comporta la conseguenza, contrariamente all'ipotesi richiamata dal giudice del rinvio, che la detta tassa rientri automaticamente nella sfera di applicazione delle disposizioni del citato art. 30.

59 Si deve ricordare inoltre che, secondo una giurisprudenza costante, le disposizioni relative alle tasse di effetto equivalente e quelle concernenti le imposizioni interne discriminatorie non sono applicabili cumulativamente, di modo che, nel sistema del Trattato, una stessa imposizione non può appartenere contemporaneamente a queste due categorie (v., in particolare, sentenze 23 aprile 2002, causa C-234/99, Nygård, Racc. pag. I-3657, punto 17, e giurisprudenza ivi citata, e 19 settembre 2002, causa C-101/00, Tulliasiamies e Siilin, Racc. pag. I-7487, punto 115).

60 Nella fattispecie la tassa portuale, non essendo riscossa in occasione o in ragione dell'importazione e non essendo destinata esclusivamente a finanziare attività che giovano ai prodotti nazionali, non rientra nella sfera di applicazione delle disposizioni dell'art. 12 del Trattato (v. sentenza Lornoy e a., cit., punti 17 e 18). Essendo applicata a tutte le merci caricate e scaricate nel porto interessato, è però tale da costituire un'imposizione interna ai sensi dell'art. 95 del Trattato. Poiché tale tassa, come risulta dalle ordinanze di rinvio, non comporta alcuna discriminazione nei confronti dei prodotti importati, ne consegue che essa stessa, la sua riscossione e la sua devoluzione non sono in contrasto con le disposizioni del citato art. 95.

61 La sentenza 15 dicembre 1993, cause riunite C-277/91, C-318/91 e C-319/91, Ligur Carni e a. (Racc. pag. I-6621), menzionata dal giudice del rinvio, non contraddice il ragionamento sopra illustrato, giacché nella causa alla base di quella sentenza alla Corte non si chiedeva se l'eventuale ostacolo rientrasse nella sfera di applicazione degli artt. 12 o 95 del Trattato, ovvero dell'art. 30 dello stesso Trattato, né la Corte ha avuto bisogno di esaminare tale questione. Infatti, il punto controverso di quella causa concerneva il divieto, imposto ad un

importatore di carni fresche, di provvedere in proprio nel territorio comunale al trasporto e alla consegna delle merci, a meno che non versasse ad un'impresa locale, detentrice di una concessione esclusiva in materia di movimentazione nel macello comunale, di trasporto e di consegna delle merci di cui trattasi, l'importo corrispondente ai servizi prestati (v. sentenza Ligur Carni e a., cit., punto 33). Gli importi contestati erano quindi versati direttamente ad un'impresa e non costituivano, contrariamente alle somme controverse nelle cause principali, una tassa versata allo Stato.

62 Alla luce delle considerazioni esposte, si deve risolvere la quarta questione dichiarando che un tributo quale la tassa portuale controversa nelle cause principali costituisce un'imposizione interna ai sensi dell'art. 95 del Trattato che non rientra nella sfera di applicazione degli artt. 12 e 30 dello stesso Trattato. In mancanza di qualsiasi discriminazione nei confronti dei prodotti provenienti da altri Stati membri, la misura mediante la quale uno Stato membro prevede la riscossione di tale tributo e la devoluzione di una quota rilevante del gettito dello stesso ad un'impresa pubblica, senza che all'importo così attribuito corrisponda un servizio effettivamente reso da quest'ultima, non viola le disposizioni del citato art. 95.

63 Conseguentemente, nell'ambito della quarta questione non occorre rispondere alla quinta questione.

Sulle spese

64 Le spese sostenute dal governo italiano e dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nelle cause principali il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Quinta Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dalla Corte Suprema di Cassazione con ordinanze 12 luglio 2000, dichiara:

1) Una misura mediante la quale uno Stato membro devolve ad un'impresa pubblica una rilevante quota di un tributo, quale la tassa portuale controversa nelle cause principali, deve essere considerata aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87, n. 1, CE), in quanto incide sugli scambi tra Stati membri, qualora:

— la devoluzione del tributo non sia connessa ad una missione di servizio pubblico chiaramente definita, e/o

— il calcolo della compensazione che si asserisce necessaria allo svolgimento della detta missione non sia stato effettuato sulla base di parametri previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che tale compensazione comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa pubblica interessata rispetto a imprese concorrenti.

Non solo la devoluzione di una parte del tributo all'impresa pubblica, ma anche la riscossione in capo agli utenti della parte corrispondente all'importo

così attribuito possono costituire un aiuto di Stato incompatibile con il mercato comune. In mancanza di notifica di tale aiuto, spetta al giudice nazionale prendere tutti i provvedimenti necessari, in conformità del suo diritto nazionale, per impedire sia la devoluzione di una parte del tributo alle imprese beneficiarie sia la riscossione dello stesso.

Il carattere eventualmente illegittimo della riscossione e della devoluzione della tassa portuale riguarda solamente la parte del gettito del tributo devoluta all'impresa pubblica e non riguarda il tributo nella sua interezza.

2) Un tributo quale la tassa portuale controversa nelle cause principali costituisce un'imposizione interna ai sensi dell'art. 95 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 90 CE) che non rientra nella sfera di applicazione degli artt. 12 e 30 del Trattato CE (divenuti, in seguito a modifica, artt. 25 CE e 28 CE). In mancanza di qualsiasi discriminazione nei confronti dei prodotti provenienti da altri Stati membri, la misura mediante la quale uno Stato membro prevede la riscossione di tale tributo e la devoluzione di una quota rilevante del gettito dello stesso ad un'impresa pubblica, senza che all'importo così attribuito corrisponda un servizio effettivamente reso da quest'ultima, non viola le disposizioni del citato art. 95.

Jann Timmermans Rosas

Edward von Bahr

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 27 novembre 2003.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente

V. Skouris