

# COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 30 ottobre 2001

relativa agli aiuti pubblici corrisposti dalla Francia alla Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[notificata con il numero C(2001) 3279]

(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2002/149/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare le proprie osservazioni <sup>(1)</sup> ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE e dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità d'applicazione dell'articolo 93 del trattato CE <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

### 1. INTRODUZIONE

- (1) Fin dal 1948 i servizi regolari di trasporto marittimo tra i porti della Francia continentale e della Corsica si svolgono in base a un contratto di servizio pubblico. Da allora lo Stato francese ha affidato a talune imprese pubbliche i collegamenti marittimi con la Corsica.
- (2) La Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) e la Compagnie méridionale de navigation (CMN) sono, attualmente, imprese concessionarie del servizio in forza di una convenzione stipulata nel 1976 con validità venticinquennale. L'autorità incaricata di prestare servizio pubblico è, dal 1991, la Regione Corsica.
- (3) Al di fuori del servizio pubblico («rete in concessione») la SNCM provvede parimenti ai collegamenti marittimi regolari con l'Algeria e la Tunisia, nonché, da aprile a settembre, ai collegamenti con la Sardegna («rete libera»). Dal 1990, per il tramite della sua filiale Corsica Marittima, la SNCM offre servizi di trasporto di passeggeri tra la Francia e l'Italia.

<sup>(1)</sup> GU C 117 del 21.4.2001, pag. 9.

<sup>(2)</sup> GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

- (4) Dal 1° gennaio 1999, in forza del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera circolazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) <sup>(3)</sup>, la libera prestazione dei servizi di linea di cabotaggio con le isole del Mediterraneo si applica a tutti gli armatori comunitari che operano navi immatricolate in uno Stato membro e che battono la bandiera di tale Stato membro (fanno eccezione le sole isole della Grecia).
- (5) Negli anni 1997, 1998 e 2000 sono pervenute alla Commissione denunce da parte di operatori privati che si dolevano per le sovvenzioni versate alla SNCM a compensazione dei costi degli obblighi di servizio pubblico. Le denunce erano essenzialmente motivate dalle seguenti circostanze:
- la possibilità di utilizzare sovvenzioni pubbliche per la prestazione di servizi di trasporto marittimo al di fuori della rete in concessione, in particolare nei collegamenti marittimi internazionali fra la Francia e l'Italia,
  - la possibilità di una sovracompensazione dei costi corrispondenti alla prestazione del servizio pubblico.
- (6) Per esaminare le informazioni che le erano state comunicate, e nell'osservanza dell'articolo 88 del trattato, la Commissione ha aperto due procedimenti istruttori. La presente decisione finale, presa al termine dei relativi procedimenti, chiude i casi C 78/98 e C 14/01.

## 2. PROCEDURA

### *Caso C 78/98*

- (7) Il 5 febbraio 1997 e il 22 aprile 1998 alla Commissione sono pervenute denunce nei confronti degli aiuti che la compagnia Corsica Marittima, controllata della SNCM, aveva presumibilmente ricevuto dallo Stato francese per il trasporto dei passeggeri tra la Francia e l'Italia sulle rotte Genova-Bastia e Livorno-Bastia.
- (8) Con lettera del 22 dicembre 1998, la Commissione ha comunicato alla Francia di aver deciso di aprire il procedimento ex articolo 88, paragrafo 2, del trattato per esaminare la compatibilità di tali aiuti con il mercato comune. Con successiva lettera dell'8 marzo 1999 le autorità francesi hanno trasmesso le loro osservazioni su tale decisione.
- (9) La decisione della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* <sup>(4)</sup>. A seguito di tale pubblicazione, la Commissione ha ricevuto osservazioni da numerosi operatori privati concorrenti delle imprese del gruppo SNCM. Tutte queste osservazioni sono state ritualmente trasmesse alle autorità francesi, dando loro modo di rispondere con proprie osservazioni.

### *Caso C 14/01*

- (10) In seguito all'apertura del procedimento sopra indicato, la Commissione ha ricevuto nuove denunce che questa volta lamentavano la eccessiva entità delle sovvenzioni rispetto al costo degli obblighi di servizio pubblico assolti dalla SNCM, nonché l'utilizzazione di tale sovracompensazione per finanziare le attività di Corsica Marittima.
- (11) Con lettera del 28 febbraio 2001 la Commissione comunicava alla Francia di aver deciso di aprire il procedimento ex articolo 88, paragrafo 2, del trattato per valutare la natura delle misure di aiuto corrispondenti alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico assolti dalla SNCM.
- (12) La relativa decisione della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* <sup>(5)</sup>. La Commissione ha ricevuto osservazioni da due terzi interessati. Le autorità francesi hanno presentato le proprie osservazioni su tale decisione e su quelle dei terzi con lettere del 26 aprile e del 17 settembre 2001. Informazioni complementari di natura contabile sono state inoltre trasmesse dalle autorità francesi il 1° giugno 2001. I servizi della Commissione, con l'ausilio di un revisore dei conti indipendente hanno proceduto alla verifica di tali informazioni presso la sede della SNCM il 2 luglio 2001.

<sup>(3)</sup> GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

<sup>(4)</sup> GU C 62 del 4.3.1999, pag. 9.

<sup>(5)</sup> GU C 117 del 21.4.2001, pag. 9.

## 3. IL MERCATO IN QUESTIONE

- (13) Il traffico complessivo fra la Corsica e il continente, considerando insieme il trasporto aereo ed il trasporto marittimo, ha raggiunto i 5,509 milioni di passeggeri nel 1999, dei quali 3,106 milioni trasportati via mare e 2,402 milioni trasportati per via aerea. Il traffico fra la Francia continentale e la Corsica, considerando tutte le linee marittime, ascende a circa 1,626 milioni di passeggeri, di cui 1,480 milioni sui collegamenti internazionali di linea. Nove compagnie marittime sono collegate con la Corsica a partire da tredici porti continentali (tre porti francesi : Marsiglia, Tolone e Nizza e dieci porti italiani). La quota del trasporto marittimo di passeggeri nell'ambito del servizio pubblico era di 1,450 milioni di passeggeri, di cui 510 000 ad Ajaccio, 584 000 a Bastia, 69 000 a Calvi, 126 000 sull'Ile Rousse, 59 000 su Porto-Vecchio e 97 000 a Propriano. In totale, nel 1999, nel mercato del trasporto dei passeggeri, le linee marittime fra la Corsica e la Francia continentale hanno rappresentato meno del 30 % di tutto il traffico fra il continente (essenzialmente Francia continentale e l'Italia) e la Corsica.
- (14) Il traffico di merci assicurato nell'ambito della continuità territoriale (tranne il cemento e gli idrocarburi) è disimpegnato, in percentuali praticamente uguali, dalla SNCM (navi traghetto passeggeri e navi per trasporto misto passeggeri/merci) e la CMN (navi da trasporto misto). Nel 1999, tale traffico ha raggiunto il volume di 950 000 tonnellate nette, di cui 799 000 dirette in Corsica e 151 000 provenienti da essa. Il traffico si è ripartito essenzialmente tra Bastia (504 000 tonnellate) e Ajaccio (306 000 tonnellate), mentre Porto-Vecchio non superava le 70 000 tonnellate.

*Il gruppo SNCM*

- (15) La SNCM-Ferryterranée è una holding di proprietà dello Stato francese (80 % CGMF e 20 % SNCF, l'azienda ferroviaria francese) che possiede numerose filiali nel settore del trasporto marittimo <sup>(6)</sup>. Le attività di trasporto passeggeri e veicoli della SNCM-Ferryterranée si concentrano su due grandi reti : la «rete Corsica» (le linee che uniscono la Francia continentale alla Corsica) e la «rete internazionale» (le linee che uniscono il continente francese ai paesi del Maghreb). All'interno del gruppo, la SNCM <sup>(7)</sup> provvede, da un lato, al servizio pubblico marittimo fra la Corsica e il sud della Francia continentale e, d'altro lato, ai collegamenti marittimi regolari con l'Algeria e la Tunisia a partire dai porti francesi. Durante l'alta stagione la SNCM effettua collegamenti anche con la Sardegna. Le attività di Corsica Marittima, controllata al 95 % dalla SNCM, si concentrano sul trasporto di passeggeri tra la Francia e l'Italia sulle rotte Genova-Bastia e Livorno-Bastia <sup>(8)</sup>. La flotta della SNCM è composta da sei traghetti per trasporto autoveicoli, tre unità veloci (NGV) e quattro navi da carico miste ro-ro.
- (16) Per quanto attiene alle linee tra la Corsica e i porti francesi del continente, la SNCM possedeva alla fine del 1999 una quota di mercato dell'83 % sul segmento del trasporto di passeggeri e del 77 % sul segmento merci. Secondo i dati forniti <sup>(9)</sup> alla Commissione, tra il 1994 e il 1999 la SNCM avrebbe perso più di dieci punti percentuali di quote di mercato (passeggeri ed automobili) sulla rete Corsica:

Totale rete	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Passaggeri	1 227	1 091	1 144	1 282	1 463	1 626
Automobili	417	374	395	444	499	553

<sup>(6)</sup> Il gruppo è composto dalle seguenti società (tra parentesi è indicata la percentuale di controllo): CGHT (100 %), Sudcargos (50 %), Sara (89 %), Sotramat (100 %), Ferrytour (97 %), MCM (100 %), Cofremar (50 %), Corsica Marittima (95 %) SNCM Germany (50 %), Navitel (99 %), CMN (40 %), Someca (40 %), Sitec (35 %) ed Esterel (13 %) (Cfr. i conti del gruppo).

<sup>(7)</sup> Ai fini della presente decisione si intende per «SNCM» la società che esercita le attività suddette, mentre con il termine «SNCM-Ferryterranée» si intende l'intero gruppo, comprensivo di tutte le società controllate di cui alla nota 6.

<sup>(8)</sup> Oltre alle rotte Genova/Bastia e Livorno/Bastia, Corsica Marittima operava le seguenti rotte: nel 1997, Bastia/Isola d'Elba, Livorno/Porto-Vecchio, Bonifacio/S. Teresa di Gallura (Sardegna), Genova/Tunisia e, nel 1998, Livorno/Porto-Vecchio e Genova/Tunisia.

<sup>(9)</sup> Relazione all'Office des transports de la Corse (OTC), «Suivi de la dotation forfaitaire de continuité territoriale», maggio-luglio 2000.

SNCM	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Passaggeri	1 145	1 011	1 013	1 096	1 233	1 352
Automobili	383	342	348	378	416	453

(% Quote di mercato SNCM)

Passaggeri	93,3	92,7	88,6	85,5	84,3	82,9
Automobili	92,1	91,5	88,2	85,1	83,5	82,0

- (17) La caratteristica principale del traffico marittimo tra la Corsica e il continente è lo squilibrio stagionale del traffico passeggeri, squilibrio caratterizzato da forti fluttuazioni tra il periodo estivo e il periodo invernale. Tradizionalmente, il mese di luglio e di agosto assorbono quasi il 50 % del traffico di un anno <sup>(10)</sup>. Forti variazioni di registrano anche durante le vacanze scolastiche e in alcuni fine settimana, nonché tra la metà e la fine della settimana. A parte le variazioni stagionali, va anche notato lo squilibrio fra le due direzioni del traffico: i volumi variano grandemente secondo la direzione Nord-Sud e Sud-Nord tra l'inizio e la fine della settimana. Questa concentrazione del traffico in periodi di tempo molto brevi pone il problema della disponibilità dei mezzi nautici da impiegare per soddisfare la domanda e il problema di come assicurare i collegamenti nella stagione media e bassa, i quali risultano naturalmente meno attrattivi.

#### 4. L'ORGANIZZAZIONE DEI COLLEGAMENTI MARITTIMI

##### 4.1. La normativa statale e convenzionale

- (18) Tra il 1948 ed il 1976 i collegamenti marittimi con la Corsica sono stati disciplinati in parte dalla legge dello Stato, attraverso di un sistema che riservava il monopolio del cabotaggio alle navi battenti bandiera nazionale. Lo Stato francese versava alle compagnie che fornivano il servizio una sovvenzione forfettaria di equilibrio come corrispettivo degli obblighi di servizio pubblico ad esse imposti in relazione ai porti collegati, alla regolarità, alla frequenza, alla capacità di prestare il servizio, alle tariffe praticate e all'equipaggio.
- (19) Nel 1976 la Francia ha formato la normativa relativa alla prestazione del servizio pubblico dei trasporti marittimi con la Corsica sulla base del principio della «continuità territoriale». In forza di questo principio vengono limitati gli svantaggi che scaturiscono dalla insularità della Corsica, mentre all'isola vengono garantiti i collegamenti in base a modalità il più possibile simili a quelli dei collegamenti continentali in senso proprio. Venne istituito un regime di concessioni, corredato da un capitolato di oneri relativi al servizio pubblico e venne stipulata una convenzione quadro con la SNCM e con la CMN della durata di venticinque anni; la convenzione scade il 31 dicembre 2001.
- (20) Tra il 1976 ed il 1982 il governo francese ha emanato — sul fondamento della convenzione quadro — le norme di dettaglio relative ai collegamenti marittimi. La legge del 30 luglio 1982 <sup>(11)</sup> ha trasferito all'assemblea parlamentare di Corsica la gestione della continuità territoriale sulla base di una convenzione con lo Stato. Successivamente, con la legge del 13 maggio 1991 <sup>(12)</sup>, relativo alla collettività territoriale di Corsica, ha trasferito alla suddetta assemblea i poteri necessari per disciplinare i collegamenti marittimi con l'isola. Da allora, all'organizzazione dei collegamenti provvede l'Office des transports de la Corse (OTC).
- (21) Dal 1991 l'OTC e le due sopra ricordate compagnie concessionarie hanno stipulato due convenzioni quinquennali. Fondamento delle due convenzioni è la convenzione quadro 1976-2001. Le due convenzioni attuative hanno precisato le modalità di esecuzione del servizio pubblico per gli anni 1991-1996 e per gli anni 1996-2001. Esse hanno inoltre stabilito le norme fondamentali in tema di versamento della sovvenzione forfettaria, che viene prelevata sulla dotazione di continuità territoriale come corrispettivo degli obblighi imposti alle due compagnie.

<sup>(10)</sup> La percentuale dei turisti nel traffico marittimo passeggeri sfiora l'85 %; la parte rimanente, il 15 %, sono i residenti (Fonte: Direction régionale de l'équipement).

<sup>(11)</sup> Legge del 30 luglio 1982 recante lo statuto della Regione Corsica.

<sup>(12)</sup> Legge del 13 maggio 1991 recante lo statuto della collettività territoriale di Corsica.

#### 4.2. Gli obblighi del servizio pubblico (OSP)

- (22) I servizi marittimi di interesse pubblico tra i porti francesi del continente e la Corsica sono stati inizialmente disciplinati nella convenzione del 31 marzo 1976 (convenzione quadro) e dall'allegato capitolato di oneri. Questi documenti indicano i porti che devono essere collegati e il numero dei collegamenti da effettuare secondo la stagione, senza alcuna indicazione quantitativa con riferimento ai passeggeri e alle capacità di carico di merci delle navi chiamate a effettuare il collegamento. Il primo capitolato di oneri operava tuttavia una distinzione tra il servizio permanente che la SNCM deve garantire durante tutto l'anno e il servizio complementare da prestare nelle tredici settimane della stagione estiva.
- (23) La convenzione quadro stabilisce in particolare quanto segue <sup>(13)</sup>:
- il numero dei collegamenti offerti e le linee operate potranno essere modificate solo con decisione delle pubbliche autorità,
  - le tariffe del servizio pubblico sono fissate dalle pubbliche autorità che fanno riferimento alle tariffe dei viaggiatori, dei veicoli accompagnati e delle merci della Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF),
  - la SNCM propone un progetto di orari per i collegamenti con la Corsica, i quali vengono eventualmente modificati e successivamente approvati dalle pubbliche autorità,
  - le decisioni riguardanti la consistenza della flotta per il trasporto dei passeggeri e delle merci adibite al servizio pubblico sono prese dalle autorità pubbliche. Il capitolato allegato alla convenzione quadro specifica quali siano le caratteristiche della flotta adibita a tale servizio. Ai sensi dell'articolo 4 del capitolato, la SNCM è autorizzata a utilizzare navi assegnate al servizio pubblico nei limiti compatibili con tale servizio, su collegamenti esterni rispetto ai servizi in concessione.
- (24) Come si è detto, la legge 13 maggio 1991 riservava all'assemblea parlamentare della Corsica piena discrezionalità per l'organizzazione dei collegamenti marittimi con l'isola, i quali vengono stabiliti in dettaglio dall'OTC. Le nuove convenzioni (quinquennali) stipulate tra l'OTC e la SNCM precisano con maggiori dettagli, ma nell'osservanza dei principi della convenzione quadro, le modalità di espletamento del servizio pubblico. La convenzione attualmente vigente (anni 1996-2001) prevede i seguenti servizi pubblici fondamentali [trasporto di passeggeri e di veicoli al seguito <sup>(14)</sup>].

Nel periodo invernale:

- tre collegamenti settimanali tra Ajaccio e Marsiglia o Nizza,
- tre collegamenti settimanali tra Bastia e Marsiglia o Nizza,
- un collegamento settimanale tra la Balagne e Marsiglia o Nizza;

nella stagione intermedia di autunno e primavera:

- sei collegamenti settimanali con partenza Marsiglia/Tolone principalmente verso i porti di Ajaccio e di Bastia; alcuni di questi collegamenti raggiungono il porto di Propriano,
- sette collegamenti settimanali con partenza da Nizza mediante unità veloci per il trasporto di passeggeri verso i porti di Bastia e di Balagne;

nel periodo estivo (tredici settimane):

- collegamenti di base con partenza da Marsiglia/Tolone mediante navi traghetto per passeggeri e autoveicoli : sei collegamenti settimanali con destinazione Ajaccio, sei collegamenti settimanali con destinazione Bastia e tre con destinazione Propriano,
- collegamenti di base con partenza da Nizza mediante unità rapide di trasporto passeggeri: ventisei collegamenti settimanali nel 1996 e nel 1997, principalmente diretti ai porti di Bastia e di Balagne e ventisette collegamenti settimanali a partire dal 1998.

<sup>(13)</sup> Si tratta di clausole e condizioni recepite e restano in vigore nelle convenzioni quinquennali stipulate dall'OTC.

<sup>(14)</sup> In certi periodi (vacanze scolastiche, fine settimana prolungati) è prevista un'intensificazione del servizio. La convenzione prevede un periodo sperimentale prestato da unità veloci. Alcuni servizi possono essere rafforzati mediante collegamenti supplementari in funzione delle previsioni della domanda.

- (25) La SNCM effettua con navi traghetto mercantili la parte di servizio pubblico relativo al trasporto di merci tra i porti del continente francese e la Corsica, in conformità del punto III della convenzione 1996-2001. Questi collegamenti si articolano nel modo seguente:

sui porti principali

— sei collegamenti settimanali tra Marsiglia e Bastia, di cui tre effettuati dalla SNCM <sup>(15)</sup>,

— sei collegamenti settimanali tra Marsiglia e Ajaccio di cui tre effettuati dalla SNCM;

sui porti dipartimentali

— tre collegamenti settimanali tra Marsiglia e Porto-Vecchio,

— cinque collegamenti settimanali tra Marsiglia e Balagne o Propriano, di cui due effettuati da SNCM.

- (26) In relazione al calendario dei collegamenti, la suddetta convenzione prevede al punto VIII che la SNCM prepari il progetto degli orari dei traghetti per passeggeri e, se necessario, delle unità veloci passeggeri per il periodo estivo, per il periodo invernale e per i periodi di autunno e primavera e le presenti per approvazione all'OTC.

- (27) In base ai dati statistici disponibili e tenuto conto in particolare delle capacità di trasporto che risultano dalla flotta assegnata al servizio pubblico in base alle convenzioni, sono state elaborate le tabelle seguenti che mettono a confronto <sup>(16)</sup> gli obblighi di servizio pubblico previsti dalle convenzioni e i servizi effettivamente prestati dalla SNCM ai sensi delle convenzioni stesse:

OSP previsti dalle convenzioni <sup>(1)</sup>	Convenzione 1991-1995	Convenzione 1996-2001
Numero di traversate obbligatorie	2 428	3 068
Numero di posti passeggeri	2 845 000	2 796 000
Numero di veicoli	813 000	788 000
Merci (in metri lineari)	1 398 000	1 703 000

<sup>(1)</sup> La flotta della SNCM è stata dimensionata per assicurare questa capacità di trasporto.

Realizzazione media annua per periodo <sup>(1)</sup>	Convenzione 1991-1995	Convenzione 1996-2001
Traversate realizzate	2 514	3 232
Passeggeri trasportati	1 137 000	1 173 000
Veicoli trasportati	414 000	382 000
Migliaia di tonnellate (1991-1995) e di metri lineari (dopo il 1996)	822 000	661 000

<sup>(1)</sup> Dati corrispondenti alla effettiva domanda del mercato.

- (28) Giova ricordare che la flotta della SNCM è stata dimensionata in modo da offrire capacità di trasporto sufficienti in considerazione degli obblighi di servizio pubblico ad essa affidati. Queste capacità sono largamente superiori al numero di passeggeri di autoveicoli e del volume di merci effettivamente trasportati. La percentuale di riempimento della SNCM per i vari tipi di trasporto sono di conseguenza molto bassi, ma ciò risulta dalla natura del servizio pubblico, che si fonda sulla logica della continuità territoriale continente-Corsica. Questa logica presuppone la disponibilità, in qualsiasi momento dell'anno, e per tutti i porti della Corsica, di mezzi di trasporto marittimi sufficienti, idonei a rispondere ad una domanda molto irregolare (cfr. il considerando 17).

<sup>(15)</sup> Gli altri collegamenti sono effettuati dalla Compagnie méridionale de navigation.

<sup>(16)</sup> Il numero di posti non è indicato nelle convenzioni. Le cifre qui riprodotte sono frutto di un'estrapolazione che tiene conto del numero prescritto di traversate e della capacità delle navi assegnate al servizio pubblico.

#### 4.3. Il contributo finanziario dello Stato

- (29) A compensazione degli obblighi di servizio pubblico di cui alle convenzioni, la SNCM riceve dallo Stato una sovvenzione annua il cui importo viene fissato per cinque anni e viene adeguato ogni anno all'evoluzione del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato e tiene conto anche delle informazioni e dei conti analitici convenzionali presentati dalla SNCM. In milioni di FRF correnti, gli importi delle sovvenzioni annue di continuità territoriale corrisposte alla SNCM nel periodo 1991-1999 sono stati i seguenti (in milioni di FRF) <sup>(17)</sup>:

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Totale
480	489	501	503	508	515	525	528	553	4 602

- (30) Ai sensi dell'articolo 4 della convenzione del 1976 <sup>(18)</sup>, l'importo della sovvenzione annua è corrisposto sotto forma di dodici acconti mensili di pari entità. Per la liquidazione definitiva della sovvenzione, la SNCM deve presentare, entro il 1° luglio di ogni anno, i risultati relativi all'esercizio precedente, visti dal controllore dello Stato. Gli eventuali rimborsi a carico della SNCM vengono detratti dagli acconti dell'esercizio in corso. Le norme vigenti per la regolarizzazione degli acconti prevedono anche l'eventuale versamento, a carico dello Stato, di complementi di sovvenzione. Le convenzioni successivamente stipulate prevedono altresì penalità qualora, nel corso di un anno, il numero dei collegamenti di base non effettuati dalla SNCM superi nella misura del 2 % il numero dei collegamenti di base dedotti nella convenzione. L'autorità concedente può anche notificare alla SNCM una trattenuta sulla dotazione forfettaria di continuità territoriale qualora si verificino incidenti significativi che comportino l'interruzione del servizio pubblico.

#### 4.4. La proprietà della flotta

- (31) Le convenzioni del 1991 e 1996 descrivono dettagliatamente (allegato II) la composizione della flotta della SNCM assegnata al servizio pubblico di trasporto [ferry-boat per trasporto passeggeri, unità veloci passeggeri e traghetti <sup>(19)</sup> per il trasporto delle merci]. Per quanto attiene l'intervento delle pubbliche autorità per determinare la consistenza della flotta in rapporto alle capacità ritenute necessarie, le convenzioni del 1991 e del 1996 precisano che «ogni autunno, la SNCM e l'OTC prendono contatto per procedere, in funzione delle previsioni di traffico per l'anno successivo e dei risultati della stagione trascorsa, agli aggiustamenti necessari ai fini dei collegamenti con la Corsica e, occorrendo, ai fini della consistenza della flotta in modo da pervenire, nella stagione estiva, ad un coefficiente medio di riempimento delle navi compreso fra il 55 % ed il 60 %». La tabella che segue compendia il profilo temporale delle capacità della flotta passeggeri negli ultimi venti anni:

##### Capacità unitarie di trasporto di passeggeri

Ferry-boat — NGV	1980	1985	1990	1995	2000
Napoléon	1 844	1 844	1 844	1 844	
Cyrnos	1 629	1 629			
Provence	1 288	1 288			
Comte de Nice	1 408				
Corse (vecchio)	1 408				
Corse (nuovo)		2 262	2 262	2 262	2 262
Esterel		2 262	2 262	2 262	
Ile de Beauté			1 660	1 660	1 660

<sup>(17)</sup> Fonte: Conti certificati della SNCM.

<sup>(18)</sup> «Conditions du règlement de la contribution financière de l'État», cfr. punto IV della convenzione 1996-2001 tra la SNCM e l'OTC.

<sup>(19)</sup> Alcune di queste navi adibite al trasporto merci possono trasportare, a titolo complementare, anche passeggeri.

Ferry-boat — NGV	1980	1985	1990	1995	2000
Danielle Casanova			2 772	2 772	2 772
Napoléon Bonaparte					2 680
Unità veloce (NVG)1					530
Unità veloce (NVG)2					1 100
Totale	7 577	9 285	10 800	10 800	11 004

- (32) Il meccanismo convenzionale del 1976, sul quale si fondano le convenzioni del 1991 e del 1996, specifica che le navi acquistate per prestare il servizio pubblico appartengano al capitale della SNCM e non prevede alcuna clausola che imponga la loro retrocessione al concedente. Il sistema di concessione stipulato nel 1976 non prevede neppure una remunerazione specifica del concessionario. Per contro, quest'ultimo resta proprietario degli investimenti che ha effettuato.

#### 4.5. Il dispositivo di controllo

- (33) Secondo la convenzione del 1976, la SNCM è tenuta a presentare ogni anno, un piano analitico dei conti relativo ai servizi in concessione. Ai sensi dell'articolo 5 della convenzione quadro e del punto VII delle convenzioni quinquennali 1991-1996 e 1996-2001, in questa compatibilità occorre fare distinzione, da un lato, tra le navi traghetto ed eventualmente le unità veloci passeggeri e, d'altro lato, dei traghetti adibiti al trasporto delle merci. Questa contabilità, redatta secondo regole approvate dal controllore dello Stato, deve consentire di distinguere i servizi dati in concessione dai servizi marittimi e dalle attività complementari.
- (34) L'articolo 6 del decreto del 16 settembre 1983 precisa che la SNCM deve trasmettere all'OTC tutta la documentazione contabile inerente ai servizi in concessione, in forza del principio di continuità territoriale, nonché tutte le informazioni necessarie alla loro corretta valutazione, con particolare riferimento alla ripercussione delle modifiche di struttura che interessano le attività diverse dalla rete in concessione. Inoltre, le convenzioni quinquennali 1991-1996 e 1996-2001 precisano che la SNCM deve presentare ogni anno all'OTC una relazione che descrive in che modo sia stata utilizzata la dotazione forfettaria annua versata nell'anno precedente, nonché un prospetto dei servizi prestati.
- (35) Dal 1991, l'OTC ha incaricato un consulente, il sig. Paul Ménestrier, di controllare i conti della SNCM e di effettuare ogni anno il monitoraggio della dotazione forfettaria di continuità territoriale dell'esercizio precedente. Infine, la SNCM è soggetta al controllo economico e finanziario dello Stato secondo le disposizioni che prevede il decreto n. 55-733, del 26 maggio 1955, per le imprese pubbliche.

### 5. LE MISURE DI AIUTO OGGETTO DELL'INDAGINE

#### 5.1. Caso C 78/98

- (36) La pratica C 78/98 riguarda le operazioni poste in essere dal gruppo SNCM-Ferryterranée per il tramite della sua filiale Corsica Marittima. Quest'ultima, che possiede il proprio personale a terra, prende in affitto per alcune ore, in determinati giorni tra la fine di marzo e l'inizio di settembre le navi disponibili della SNCM con il loro equipaggio allo scopo di effettuare collegamenti sulle rotte fra la Corsica e l'Italia continentale <sup>(20)</sup>. I noli pagati da Corsica Marittima vengono accreditati alla rete in concessione.
- (37) All'inizio del procedimento istruttorio la Commissione ha identificato i possibili aiuti che potrebbero ricadere nella previsione dell'articolo 87 del trattato:
- il finanziamento delle perdite di esercizio di Corsica Marittima ad opera della sua società madre, la SNCM, e
  - i noli a condizioni di favore pagati da Corsica Marittima alla SNCM per l'affitto delle navi con gli equipaggi allo scopo di effettuare i suoi collegamenti.

<sup>(20)</sup> Oltre alle rotte Genova-Bastia e Livorno-Bastia, Corsica Marittima operava sulle rotte indicate alla nota 8.

## 5.2. Caso C 14/01

- (38) La pratica C 14/01 riguarda la possibile sovracompensazione, ad opera della Francia, del costo inerente agli obblighi di servizio pubblico imposti alla SNCM in relazione ai collegamenti marittimi con la Corsica. La sovracompensazione scaturirebbe dall'eccessiva entità delle sovvenzioni corrisposte a norma delle citate convenzioni (cfr. i considerando 29 e 30). Essa potrebbe tradursi nell'utilizzo abusivo della sovvenzione del servizio pubblico per finanziare attività della SNCM su mercati aperti alla concorrenza.
- (39) Al momento in cui è iniziato il procedimento istruttorio, la Commissione ha anche indicato che avrebbe esaminato la natura della compensazione finanziaria aggiuntiva (di 20 milioni di FRF) versata ogni anno alla SNCM per tre anni, che le autorità francesi hanno approvato il 6 novembre 1998 <sup>(21)</sup>. Questa compensazione addizionale avrebbe avuto luogo successivamente, mediante stipula di una clausola aggiuntiva alla convenzione attualmente vigente per il periodo 1996-2001. Questi 20 milioni di FRF andrebbero quindi a sommarsi ai 515 milioni di FRF all'anno (franchi 1996) di cui al punto IV della citata convenzione («dotazione forfettaria di continuità territoriale»).

## 6. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

### 6.1. Caso C 78/98

#### *Osservazioni degli operatori privati*

- (40) La Commissione ha ricevuto le osservazioni di vari operatori privati, concorrenti delle imprese concessionarie, i quali sottolineano essenzialmente quanto segue:
- la inefficiente gestione della SNCM e di Corsica Marittima ed il fatto che quest'ultima operi, su un mercato aperto alla concorrenza, grazie alle sovvenzioni che la sua società madre riceve a fronte degli obblighi di servizio pubblico,
  - la politica tariffaria estremamente aggressiva <sup>(22)</sup> di Corsica Marittima sul mercato concorrenziale, nonostante le sue cospicue perdite di esercizio. I tour operators italiani si sarebbero visti offrire da Corsica Marittima forti riduzioni sulle tariffe ufficialmente pubblicate,
  - il fatto che le relazioni del controllore, sig. Ménestrier, affermino che le attività sulla «rete libera» della SNCM sono deficitarie e che dalle dichiarazioni dello stesso risulta che la SNCM finanzia il deficit di esercizio della sua filiale Corsica Marittima con il bilancio della «rete di servizio pubblico continuità territoriale», il quale a sua volta è alimentato dalle sovvenzioni dello Stato francese.

#### *Osservazioni delle autorità francesi*

- (41) Con lettera dell'8 marzo 1999 le autorità francesi hanno comunicato le loro osservazioni sulla decisione di iniziare il procedimento. In via principale esse contestano l'esistenza di aiuti di Stato nel finanziamento di Corsica Marittima ad opera della SNCM. Le autorità francesi ricordano che la convenzione stipulata tra la SNCM e l'OTC precisa <sup>(23)</sup> le norme applicabili rispetto al costo della messa a disposizione del materiale navale alla rete in concessione, norme che autorizzano e incoraggiano il concessionario a utilizzare le navi della flotta di continuità territoriale su altre reti, qualora queste navi risultino inattive sulla rete data in concessione.
- (42) Secondo le autorità francesi, la SNCM ha operato una scelta economicamente razionale noleggiando navi alla propria filiale Corsica Marittima per meglio rispondere, ad un costo inferiore, alla domanda di trasporto tra il continente e la Corsica. I noli pagati da Corsica Marittima sarebbero idonei a coprire largamente il costo marginale di utilizzo di navi che altrimenti resterebbero inattive. Lasciare inutilizzate queste navi avrebbe significato privare la SNCM delle risorse di un reddito commerciale rappresentato dai noli. In altri termini, il fatto di noleggiare queste navi costituirebbe per la rete data in concessione un reddito generato da una attività aperta alla concorrenza.

<sup>(21)</sup> Deliberazione n. 4/98 del 6 novembre 1998 del Consiglio d'amministrazione dell'OTC.

<sup>(22)</sup> Alla Commissione è stato trasmesso un dossier relativo agli «sconti tariffari praticati clandestinamente da Corsica Marittima».

<sup>(23)</sup> Convenzione valida per gli anni 1991-1995, pag. 20.

- (43) Per quanto attiene le perdite di Corsica Marittima fin dalla data della sua creazione, le autorità francesi fanno osservare che la decisione della SNCM di proseguire l'esperienza Corsica Marittima non è contraria ai principi dell'economia di mercato. Al di là dell'aspetto strategico, il quale può giustificare perdite per alcuni anni (in quanto investimento commerciale), va rilevato che un operatore ragiona in termini consolidati. Le perdite di Corsica Marittima — secondo le autorità francesi — si sarebbero essenzialmente registrate nei due primi anni di esercizio (il 45 % delle perdite del periodo 1990-1997 si è registrato nel 1990 e nel 1991). I risultati di Corsica Marittima sono diventati positivi per la prima volta nel 1997.
- (44) In conclusione, secondo le autorità francesi, noleggiando le proprie navi alla filiale Corsica Marittima in periodo di scarsa utilizzazione, sulla base di una tariffa che non copre i costi totali, la SNCM si sarebbe comportata come un imprenditore esperto che cerca di ottimizzare l'utilizzo della propria flotta su tutto l'arco dell'anno.
- (45) Infine, le autorità francesi hanno fornito dati relativi alla contabilità analitica della SNCM dai quali si desumerebbe che è il risultato delle attività della «rete libera» che ha consentito di coprire le perdite di Corsica Marittima, soprattutto dopo il forte calo del traffico nel 1995.

#### *Osservazioni della SNCM*

- (46) Con lettera del 2 aprile 1999 la SNCM ha trasmesso estratti della sua contabilità analitica per gli anni 1990 e 1995, nonché estratti della relazione stilata dal sig. Ménestrier per l'anno 1995. A corredo di questi documenti la SNCM ha fornito le proprie osservazioni, contestando i rilievi del sig. Ménestrier riguardo ai conti analitici della società.
- (47) La SNCM ha inoltre fatto rilevare che una delle imprese che aveva presentato denuncia nel caso in esame detiene una posizione dominante sul mercato dei servizi di trasporto marittimo passeggeri tra la Corsica e l'Italia sul quale opera Corsica Marittima. Le tariffe generali applicate da Corsica Marittima ai singoli viaggiatori ed alle agenzie di viaggio per i propri servizi su questo mercato sarebbero molto vicine a quelle praticate dall'autrice della denuncia. Le tariffe praticate ai tour operators italiani sarebbero anch'esse comprese nella fascia dei prezzi di mercato.

## 6.2. Caso C 14/01

#### *Osservazioni degli operatori privati*

- (48) Alla Commissione sono pervenute osservazioni di due operatori privati concorrenti della SNCM sui collegamenti con la Corsica; queste osservazioni sottolineano in particolare le motivazioni sulle quali si basavano le denunce inizialmente presentate alla Commissione:
- il sistema della continuità territoriale istituito dalla Francia costituirebbe un ostacolo alla formazione di una rete di scambi tra la Francia e l'Italia. Il sistema avrebbe direttamente l'effetto di favorire i collegamenti con il continente francese a partire dai tre porti di Marsiglia, Nizza e Tolone, a scapito dei collegamenti con i porti italiani, molto più vicini alla Corsica,
  - la SNCM avrebbe essa stessa fissato i propri obblighi di servizio pubblico. Secondo questi concorrenti, non è affatto probabile che le tariffe promozionali stagionali vengano effettivamente stabilite dalle pubbliche autorità, come prevedono le convenzioni. Inoltre, la frequenza del servizio, la scelta dei porti collegati alla capacità di trasporto sono in pratica rimesse alla scelta della SNCM,
  - i collegamenti marittimi con la Corsica (chiamati «collegamenti di continuità territoriale») rispondono essenzialmente ad una logica di flotta, poiché i fattori che determinano il contenuto degli obblighi di servizio pubblico sono la composizione e la consistenza della flotta della SNCM e non il contrario. La SNCM avrebbe acquistato e messo in servizio navi per prestare il servizio pubblico nonostante il parere contrario dell'OTC, l'autorità concedente,

- alla SNCM verrebbero corrisposti aiuti in misura superiore a quanto necessario per adempiere la missione di servizio pubblico; questa sovracompensazione è inerente alla struttura stessa della dotazione forfettaria annuale per la continuità territoriale. Essa si manifesta, in particolare, nell'aggiunta di costi del tutto estranei agli obblighi di servizio pubblico all'ammontare della compensazione,
- in occasione di un'audizione dinanzi all'Assemblea nazionale <sup>(24)</sup>, gli stessi responsabili corsi avrebbero identificato gli elementi della sovracompensazione, segnalando in particolare i sovracosti imposti alla SNCM mediante la scelta sistematica di cantieri navali francesi per la costruzione delle navi e mediante l'onere costituito dalla copertura socio-previdenziale dei portuali di Marsiglia, oneri che sarebbero stati imputati sulle somme corrisposte a titolo della continuità territoriale. I concorrenti aggiungono che il personale assegnato al servizio pubblico sarebbe eccessivo e troppo costoso rispetto alle esigenze del servizio stesso,
- infine, le osservazioni pervenute alla Commissione mettono in questione il sistema convenzionale per la costituzione della flotta assegnata alla prestazione del servizio pubblico e denunciano il fatto che, alla fine della concessione, la flotta costituita grazie alla dotazione di continuità territoriale risulterebbe totalmente inutilizzata per i collegamenti con la Corsica. Il plusvalore che la SNCM realizzerebbe con navi finanziate mediante la dotazione è stato assegnato <sup>(25)</sup>, sul piano contabile, non già alla rete dei collegamenti di continuità territoriale ma alla rete detta «libera».

#### *Osservazioni della Francia*

- (49) Le autorità francesi hanno comunicato le loro osservazioni con lettera del 1° giugno 2001. Per giustificare la necessità del servizio pubblico per i collegamenti marittimi con la Corsica, le autorità francesi affermano, in primo luogo, di avere l'obbligo di mantenere un collegamento continuo fra il continente e l'isola (politica della continuità territoriale). Questa politica mira a ridurre gli svantaggi conseguenti all'insularità, cercando di inserire al meglio la Corsica nello spazio europeo. Le autorità francesi asseriscono che la politica della continuità territoriale postula un livello di prestazione di servizi di trasporto marittimo che nessun armatore assumerebbe nella stessa misura, né alle stesse condizioni, qualora si limitasse a considerare esclusivamente il proprio interesse commerciale.
- (50) Più precisamente, le autorità francesi sottolineano alcune specificità inerenti ai collegamenti marittimi della Corsica con il continente, le quali avrebbero indotto molto presto le pubbliche autorità a intervenire nell'organizzazione dei trasporti ed a partecipare al loro finanziamento per garantire la disponibilità di mezzi nautici sufficienti e regolari e per organizzare e razionalizzare i collegamenti. Le suddette specificità sono le seguenti:
- l'esistenza di un traffico marittimo relativamente poco intenso tra Francia continentale e Corsica,
  - lo squilibrio stagionale del traffico passeggeri, il quale fa sì che durante il periodo estivo servano ingenti capacità di trasporto che sono inutilizzate nella restante parte dell'anno,
  - l'asimmetria dei flussi di traffico: i due sensi di traffico non sono in equilibrio, poiché i volumi variano fortemente a seconda della direzione Nord-Sud o Sud-Nord, secondo la stagione e tra l'inizio e la fine della settimana,
  - i collegamenti riguarderebbero un numero elevato di porti rispetto al traffico effettivo. I collegamenti con tutti i porti secondari — che rappresentano meno del 20 % del tonnellaggio totale trasportato — sono considerati essenziali per ragioni di pianificazione territoriale.

<sup>(24)</sup> Audizione del sig. Piazza-Alessandrini, presidente dell'Ufficio dei trasporti della Corsica (OTC) ad opera della commissione d'inchiesta parlamentare sulla Corsica (21 aprile 1997).

<sup>(25)</sup> Cfr. il rapporto stilato dal controllore dell'OTC e i rilievi formulati nel rapporto Ménestrier e contestati dalla SNCM (considerando 46). Le osservazioni trasmesse alla Commissione si riferiscono soprattutto alla rivendita dell'unità Esterel nel 1997 e all'indennità versata dagli assicuratori a seguito della perdita totale dell'unità Monte Stello nel 1994.

- (51) La autorità francesi sottolineano che le compagnie marittime che forniscono il servizio pubblico nei collegamenti con la Corsica non hanno mai beneficiato di un regime di esclusiva e che gli operatori che operano sulle linee da e per la Corsica sono esclusivamente interessati a operare linee che presentano un effettivo interesse economico, cioè le rotte principali in alta stagione. Al di fuori di tale stagione e al di fuori dei relativi collegamenti, si registrerebbe una manifesta carenza di servizi regolari di trasporto rispetto agli obblighi di servizio pubblico che i poteri pubblici hanno il dovere istituzionale di garantire.
- (52) Inoltre, le autorità francesi ricordano che ad esse incombe l'obbligo di vigilare sulla idoneità della flotta (numero e tipo delle navi e qualità degli equipaggi) a far fronte alla brusca domanda di capacità necessarie per un breve periodo dell'anno e alla fortissima variabilità del traffico. Al loro parere, il coefficiente medio annuo di riempimento delle navi assegnate al servizio pubblico è dell'ordine del 40 % <sup>(26)</sup>. Questa media così bassa e la pronunciata variabilità del coefficiente nel tempo risulterebbero fortemente penalizzanti per una compagnia marittima che operi senza compensazione finanziaria su un mercato concorrenziale. Il mantenimento di una flotta capace di rispondere agli obblighi di servizio pubblico comporterebbe cospicui costi strutturali e la sotto-utilizzazione delle risorse durante un periodo considerevole dell'anno. Inoltre, le caratteristiche fisiche dei porti corsi limiterebbero le dimensioni delle navi [particolarmente nel caso di Bastia <sup>(27)</sup>], con conseguente inevitabile ricorso a navi traghetto dalle caratteristiche specifiche, fattore questo che determina anche la composizione della flotta.
- (53) Infine, le autorità francesi sostengono che, alla fine del 2000, le gare di appalto per i collegamenti con la Corsica non hanno richiamato lo sperato numero di candidati operatori marittimi, neppure fra coloro che già oggi operano fra la Francia e l'Italia. Questo limitato interesse starebbe a dimostrare quanto sia difficile assicurare collegamenti con la Corsica conformi alla volontà dei poteri pubblici, in condizioni economico-finanziarie accettabili per un operatore privato, anche con il contributo di fondi pubblici.
- (54) Secondo le autorità francesi, la stipulazione di un contratto di servizio pubblico avrebbe consentito loro di realizzare servizi di trasporto dotati di queste caratteristiche e capaci di assicurare:
- una programmazione atta a garantire al pubblico servizi sufficienti conformi a norme di continuità, regolarità, capacità e qualità, a prezzi e condizioni determinate, in particolare per talune categorie di viaggiatori,
  - capacità di trasporto sufficienti a garantire il servizio pubblico durante tutto l'anno, tenuto conto delle fluttuazioni stagionali e della asimmetria del traffico,
  - tariffe moderate, fissate in base al principio della continuità territoriale,
  - l'equilibrio dei collegamenti, sia con riferimento ai due principali porti del nord e del sud dell'isola sia con riferimento ai collegamenti con i quattro porti secondari, indipendentemente dall'economicità di ciascuno di essi,
  - la sicurezza del servizio: il contratto consente di disporre dei mezzi navali necessari per assicurare continuità al servizio in occasione dei fermo nave per manutenzione ecc., degli incidenti occorsi nell'esercizio delle navi o delle condizioni del tempo.
- (55) Infine, le autorità francesi ricordano che, in forza dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3577/92, i contratti di servizio pubblico vigenti negli Stati membri possono restare in vigore fino alla data di scadenza prevista.

## 7. VALUTAZIONE GIURIDICA DEGLI AIUTI

- (56) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra 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».

<sup>(26)</sup> Nella rotta Marsiglia-Ajaccio durante la prima settimana di agosto questo tasso può raggiungere il 100 %.

<sup>(27)</sup> L'accesso a questo porto è limitato a navi di lunghezza inferiore ai 175 m.

- (57) È pacifico che la messa a disposizione della SNCM di risorse pubbliche costituisce un aiuto di Stato. La SNCM è una società prestatrice di servizi di trasporto marittimo internazionale. Dal 31 dicembre 1989, il regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi <sup>(28)</sup>, modificato dal regolamento (CEE) n. 3573/90 <sup>(29)</sup>, apre a tutti gli operatori indicati all'articolo 1 il diritto di effettuare trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e i paesi terzi. Dal 31 dicembre 1989 gli aiuti concessi a un'impresa che trasporta passeggeri e merci tra la Francia e i paesi terzi, compresa l'Italia, possono avere inciso sugli scambi fra gli Stati membri e minacciato di falsare la concorrenza, cosa che confermerebbe l'esistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. Va ricordato che il gruppo SNCM-Ferryterranée opera su linee intracomunitarie in diretta concorrenza con operatori quali Corsica Ferries, Moby Lines, HappyLines, Tris, Lauro e Saremar e, per quanto attiene il traffico merci con i paesi dell'Africa del Nord <sup>(30)</sup>, è anche in concorrenza con altri operatori europei.
- (58) È bene premettere che — in genere — il finanziamento pubblico inteso a compensare i costi supplementari che derivano dall'adempimento di obblighi di servizio pubblico costituisce, secondo la giurisprudenza, una misura che rientra nella previsione dell'articolo 87 del trattato <sup>(31)</sup>.
- (59) Questo potrebbe essere il caso del finanziamento delle attività di Corsica Marittima sui collegamenti Francia-Italia qualora fosse accertato che la rete libera è finanziata in parte grazie alla sovvenzione corrisposta dallo Stato alla SNCM a fronte degli obblighi di servizio pubblico sulla rete in concessione.

#### *L'obbligo di notifica*

- (60) Ai sensi del regolamento (CE) n. 659/1999, qualsiasi aiuto versato alla SNCM al più tardi dal 1° gennaio 1990 costituisce un aiuto nuovo soggetto, in quanto tale, all'obbligo di notifica preventiva alla Commissione. Non esistono eccezioni a questa norma nel settore del trasporto marittimo; essa si applica anche qualora l'impresa che fruisce dell'aiuto potesse beneficiare di una deroga alle disposizioni di cui all'articolo 86, paragrafo 2, del trattato <sup>(32)</sup>.

### **7.1. Valutazione della compatibilità dell'aiuto**

- (61) Per quanto attiene la compatibilità dell'aiuto di Stato con il mercato comune, la regola è che l'aiuto è vietato a meno che non benefici di una delle deroghe specificamente previste dal trattato. Deroghe sono possibili ai sensi dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3, e dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato.
- (62) Gli aiuti corrisposti alla SNCM a titolo di sovvenzione di continuità territoriale non possono beneficiare di nessuna delle deroghe previste dall'articolo 87, paragrafo 2, del trattato poiché non rappresentano né aiuti a carattere sociale corrisposti a singoli consumatori, né aiuti destinati a rimediare ai danni provocati da calamità naturali o da altri eventi straordinari, né aiuti concessi all'economia di talune regioni della Repubblica federale di Germania.

<sup>(28)</sup> GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1. L'attività della SNCM tra la Corsica e la Francia continentale nell'ambito della convenzione 1976 costituisce cabotaggio marittimo. I servizi di linea di trasporto passeggeri e merci lungo le coste francesi sono aperti a tutti gli operatori dal 1° gennaio 1999 in virtù del regolamento (CEE) n. 3577/92.

<sup>(29)</sup> GU L 353 del 17.12.1990, pag. 16.

<sup>(30)</sup> Per quanto attiene la Tunisia e l'Algeria, i collegamenti marittimi tra la Francia e questi due paesi sono stati a lungo disciplinati da accordi di ripartizione dei carichi tra le compagnie marittime nazionali. Dal 1987 per l'Algeria e dal 1998 per la Tunisia, questi accordi sono stati denunciati per far luogo ad una liberalizzazione del traffico.

<sup>(31)</sup> In tal senso cfr. la sentenza del tribunale di primo grado delle CE del 27 febbraio 1997, Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA)/Commissione, T-106/95, Racc. 1997, pag. II-229, punto 165.

<sup>(32)</sup> Cfr. in particolare la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 22 giugno 2000, Aiuto alla Coopérative d'exportation du livre français (CELF), C-332/98, Racc. 2000, pag. I-4833.

- (63) Né tali aiuti possono beneficiare delle deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, del trattato poiché essi non sono destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di interesse comune europeo o a rimediare ad una grave perturbazione dell'economia di uno Stato membro ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, né sono destinate a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio ai sensi della lettera d) dello stesso paragrafo. Gli aiuti de quibus non possono neppure essere qualificati come aiuti a finalità regionale ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3 lettere a) o c), poiché non si inseriscono in un regime di aiuti multisettoriale e aperto, in una regione determinata a tutte le imprese dei settori interessati [al riguardo si vedano gli orientamenti relativi agli aiuti di Stato a finalità regionale <sup>(33)</sup>]. Inoltre, questi aiuti non possono neppure essere considerati come destinati a favorire lo sviluppo di talune attività ai sensi della lettera c), nella misura in cui si tratta degli aiuti destinati a compensare le spese di esercizio di un operatore marittimo determinato e che non si inseriscono in un piano complessivo finalizzato a rendere l'impresa beneficiaria efficiente dal punto di vista economico-finanziario senza ricorrere ad ulteriori aiuti.
- (64) Ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato «le imprese incaricate della gestione dei servizi di interesse economico generale [...] sono sottoposte alle norme del presente trattato, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve esser compromesso in misura contraria agli interessi della Comunità».
- (65) Secondo la giurisprudenza, tale disposizione derogatoria deve essere interpretata restrittivamente <sup>(34)</sup>. In altri termini, non è sufficiente che l'impresa in questione sia stata investita dalle autorità pubbliche del compito di gestire un servizio di interesse economico generale, poiché è anche necessario che l'applicazione delle norme del trattato (e in particolare dell'articolo 87) osti all'esercizio della specifica missione che a tale impresa è stata assegnata e che l'interesse della Comunità non ne sia compromesso <sup>(35)</sup>.
- (66) Per poter giudicare se le sovvenzioni versate alla SNCM ai sensi della convenzione del 1991 possano fruire della deroga ex articolo 86, paragrafo 2, del trattato la Commissione deve procedere ai seguenti accertamenti:
- verificare che i servizi dati in concessione alla SNCM possano qualificarsi come servizi di interesse economico generale. Tale qualifica presuppone che i servizi di trasporto di linea risultino insufficienti qualora la loro prestazione venga lasciata alle sole forze del mercato <sup>(36)</sup>,
  - verificare se l'importo delle sovvenzioni corrisposte alla SNCM a fronte degli obblighi di servizio pubblico inerenti i collegamenti marittimi con la Corsica sia adeguato rispetto alla maggiore spesa che la SNCM deve accollarsi per soddisfare esigenze fondamentali del contratto di servizio pubblico.
- (67) Inoltre, giova ricordare che la Commissione ha emanato, nel 1997, gli Orientamenti comunitari in materia di Stato ai trasporti marittimi, precisando a quali condizioni gli aiuti di Stato concessi a fronte di obblighi del servizio pubblico possano considerarsi compatibili con il mercato comune.

## 7.2. La giustificazione del servizio pubblico

- (68) Gli obblighi di servizio pubblico sono stati definiti dall'articolo 2, punto 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92 come «gli obblighi che l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe, o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni».
- (69) Ai sensi degli Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (considerando 9) «un obbligo di servizio pubblico può essere imposto per garantire servizi regolari verso porti che collegano regioni periferiche della Comunità o rotte poco servite e considerate vitali per lo sviluppo economico di tali regioni, nei casi in cui il libero gioco delle forze di mercato non garantirebbe un sufficiente livello di servizio».

<sup>(33)</sup> GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9.

<sup>(34)</sup> Cfr. il punto 173 della sentenza «FESA» citata alla nota 33.

<sup>(35)</sup> Cfr. la citata sentenza «FESA», punto 173, e la sentenza della Corte di giustizia del 10 dicembre 1991, *Merci convenzionali Porto di Genova*, C-179/90, Racc. 1991, pag. I-5889, punto 26 della motivazione.

<sup>(36)</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 20 febbraio 2001, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e.a./Administración General del Estado*, C-205/99, Racc. 2001, pag. I-1271, punto 34 della motivazione.

- (70) Inoltre, il trattato, così come modificato dal trattato di Amsterdam, prende in considerazione, alle condizioni da esso previste, le peculiarità delle regioni insulari, come si ricava da una lettura dell'articolo 158, secondo comma. Questa peculiarità è parimenti sottolineata nella Dichiarazione sulle regioni insulari (dichiarazione n. 30) allegata all'atto finale del trattato di Amsterdam.
- (71) La Commissione non ha nulla da eccepire in ordine alla politica chiamata «di continuità territoriale» che la Francia attua da vari anni, né all'obbligo dei poteri pubblici di verificare e — ove ne rilevi la necessità — garantire un sufficiente livello di servizi regolari di trasporto marittimo di passeggeri e di merci da e per la Corsica allo scopo di soddisfare le esigenze di sviluppo economico-sociale di questa regione insulare.
- (72) La Commissione deve però rilevare che tale obiettivo — espressione di un legittimo interesse pubblico<sup>(37)</sup> — non è stato raggiunto, come dimostra l'esperienza storica, dal semplice gioco delle forze di mercato. Infatti, dopo il 1976 e fino alla fine degli anni Novanta, la SNCM si è trovata in una situazione di monopolio di fatto sulla quasi totalità delle linee di cui trattasi<sup>(38)</sup>. Secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, solo dal 1996 un operatore privato, la Corsica Ferries, ha aperto il mercato alla concorrenza effettuando collegamenti tra Nizza e la Corsica con unità veloci nei mesi estivi. Questi collegamenti si sono successivamente intensificati nel modo qui sotto descritto:
- Linea Tolone-Bastia
- Dal 18 dicembre 2000, quattro collegamenti settimanali in stagione e tre collegamenti settimanali fuori stagione.
- Linea Tolone-Ajaccio
- Dal 1° aprile 2000, quattro collegamenti settimanali in stagione e tre collegamenti settimanali fuori stagione.
- Linea Nizza-Bastia
- Dal 4 luglio 1996, sette collegamenti settimanali in stagione e, dal 18 marzo 1999, un collegamento settimanale fuori stagione.
- Linea Nizza-Calvi
- Dal 4 luglio 1996, otto collegamenti settimanali in stagione e, dal 18 marzo 1999, un collegamento settimanale fuori stagione.
- Linea Nizza-Ajaccio
- Dal 1° aprile 2001, un collegamento settimanale fuori stagione.
- (73) La convenzione stipulata dallo Stato con la SNCM nel 1976 (convenzione venticinquennale) aveva appunto lo scopo di colmare le carenze dei servizi regolari di trasporto marittimo tra la Francia continentale e la Corsica e di compensare le perdite che l'impresa registrava per effetto dei costi connessi all'adempimento di tali obblighi. Dalle disposizioni convenzionali e di legge precedentemente descritte, risulta che la SNCM ha dovuto ottemperare, su tutte quante le linee, ad una serie di obblighi relativi ai porti da collegare, alle frequenze, agli orari di partenza e di arrivo, alla tipologia delle navi, alle tariffe da applicare, tutti obblighi che tale impresa non avrebbe assunto (o non avrebbe assunto nella stessa misura o alle stesse condizioni) se fosse stata mossa soltanto dal proprio interesse commerciale.
- (74) Nessun operatore della concorrenza poteva soddisfare — nell'arco dell'anno — ai requisiti di regolarità e frequenza dei servizi dettati dal regime convenzionale, con riferimento sia al trasporto passeggeri che al trasporto di merci. Anche la presenza del sopracitato operatore privato su un certo numero di linee a partire dal 1996 — peraltro limitatamente ad una parte dell'anno — non consente di soddisfare i requisiti di servizio pubblico che le autorità francesi hanno ritenuti necessari. Sotto questo aspetto giova osservare che — nell'applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 — la Commissione ritiene legittima l'imposizione di obblighi per un periodo che abbraccia sia l'alta che la bassa stagione, e questo per evitare il rischio che gli armatori che operano soltanto nei mesi estivi effettuino una «scrematura» del mercato, lasciando all'operatore che si è assunto gli obblighi di servizio pubblico tutte le linee economicamente non redditizie. Conseguentemente, la Commissione perviene alla conclusione che l'assenza di concorrenza, accertata dalle autorità francesi nel 1991 e, successivamente, nel 1996, al momento di stipulare le due convenzioni quinquennali, valga a giustificare il ricorso a convenzioni che hanno imposto obblighi di servizio pubblico.

<sup>(37)</sup> Ibidem, punto 27.

<sup>(38)</sup> Cinque delle quali partono da Marsiglia e sono dirette rispettivamente a Porto Vecchio, Propriano, Bastia, Ajaccio e Balagne; tre partono da Tolosa e sono dirette a Propriano, Bastia e Ajaccio, mentre altre tre, con partenza da Nizza sono dirette a Bastia, Calvi e Ajaccio.

- (75) Il sistema istituito dalle autorità francesi stabilisce, nelle clausole convenzionali e negli allegati, norme precise di continuità, regolarità, capacità e tariffazione che l'impresa trasportatrice deve osservare nel prestare servizio pubblico. Ad esempio, la convenzione 1996 determina i collegamenti di base che costituiscono il servizio pubblico di trasporto marittimo e precisa che il calendario dei collegamenti per ciascuno dei periodi previsti deve essere sottoposto tempestivamente all'OTC per benessere. Infine, le navi assegnate al servizio pubblico sono anch'esse individuate nel testo della convenzione.
- (76) Per quanto riguarda la compensazione finanziaria supplementare approvata il 6 novembre 1998, la Commissione osserva che la clausola aggiuntiva alla convenzione tiene conto di una modifica del servizio pubblico, decisa dalle pubbliche autorità, nel senso di un aumento delle prestazioni che la SNCM deve fornire. Il contenuto di questa nuova clausola è conforme a quanto previsto dalla convenzione quadro 1976 e dalla convenzione quinquennale del 1996 (parte II, articolo 4, n. 2). Per questi motivi le osservazioni dei terzi citati in precedenza (secondo i quali la SNCM fisserebbe in prima persona i propri obblighi di servizio pubblico) risultano destituite di fondamento.
- (77) Tuttavia, va rilevato che il trasporto marittimo con la Corsica è un mercato che, al di là della concorrenza permanente costituita dal trasporto aereo (settore che fruisce anch'esso di sovvenzioni), vede una rilevante componente di concorrenza marittima. Si tratta di una concorrenza piuttosto vivace, con particolare riferimento alle linee marittime che regolarmente collegano la Corsica dai porti di Livorno e di Savona.
- (78) Per quanto riguarda i collegamenti dai porti della Francia continentale la situazione del mercato presenta un profilo particolarmente significativo in questi ultimi anni, al punto da rimettere in questione la necessità dell'esistenza di obblighi di servizio pubblico per tutte le linee durante tutto l'arco dell'anno. Secondo i dati forniti dall'Observatoire régional des transports de la Corse <sup>(39)</sup>, l'andamento dell'offerta estiva, a partire dal 1995 sulle linee marittime francesi [andamento che scaturisce in primo luogo dalla progressiva liberalizzazione delle linee di trasporto marittimo con partenza da Nizza e poi da Tolone e dall'entrata in servizio di nuovi mezzi di trasporto <sup>(40)</sup>], si è tradotta in un numero tre volte maggiore di traversate e in una progressione del 77 % dei posti offerti.
- (79) L'aumento del volume dell'offerta estiva nel 2001 a seguito della liberalizzazione del mercato potrebbe determinare una ristrutturazione dei collegamenti estivi e una nuova ripartizione dei traffici tra operatori a svantaggio della SNCM.

#### Posti disponibili — Francia continentale-Corsica

Compagnie	2000	2001	Evoluzione
SNCM	2 238 449	2 364 915	+ 6 %
CMN	63 595	66 633	+ 5 %
Corsica Ferries	321 500	1 025 600	+ 219 %
Totale	2 623 544	3 457 148	+ 32 %

#### Posti disponibili — Francia continentale-Corsica

Mese	2000	2001	Evoluzione
Maggio	333 844	454 052	+ 36 %
Giugno	470 932	570 857	+ 21 %
Luglio	710 054	894 039	+ 26 %
Agosto	728 358	922 270	+ 27 %
Settembre	380 356	615 930	+ 62 %
Totale	2 623 544	3 457 148	+ 32 %

<sup>(39)</sup> Evolution structurelle de l'offre «passagers» sur les lignes maritimes françaises, saison 2001 (documento della metà di aprile 2001).

<sup>(40)</sup> In particolare le unità veloci che possono trasportare fino a 1 700 passeggeri.

- (80) Tenuto conto di questi dati, la conclusione della Commissione sulle reali esigenze di servizio pubblico che risultano dal sistema di collegamenti istituito dalla convenzione quadro tra lo Stato francese e la SNCM nel 1976 (e, in forza di tale convenzione, dalle convenzioni quinquennali stipulate dall'OTC e dalla SNCM nel 1991 e nel 1996) non può essere estrapolata al di là della data limite del 31 dicembre 2001, che coincide con la data in cui scade la convenzione quadro. Tale conclusione è confermata dall'intenzione delle autorità francesi di ridurre, dopo tale data, il livello degli obblighi di servizio pubblico precedentemente imposti <sup>(41)</sup>.

### 7.3. L'adeguatezza delle compensazioni rispetto ai costi del servizio pubblico

#### *Assenza di gare di appalto*

- (81) Circa la questione dei contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto marittimo, la Commissione ritiene che, ove si ricorra alla aggiudicazione pubblica secondo procedure trasparenti e non discriminatorie, il rimborso delle perdite di esercizio che direttamente discendono dalla gestione di servizi d'interesse economico generale ex articolo 86, paragrafo 2, del trattato non contiene elementi di sovracompensazione e risulta compatibile con il mercato comune <sup>(42)</sup>. Nel caso in esame le autorità francesi non hanno proceduto ad una pubblica gara; pertanto, la compensazione finanziaria potrebbe contenere aiuti al funzionamento incompatibili con il mercato comune.

#### *Natura non forfettaria della sovvenzione*

- (82) Le autorità francesi ritengono che la «dotazione di continuità territoriale» sia una dotazione forfettaria che non si ricollega né ai costi di esercizio né a oneri di investimento. La Commissione osserva tuttavia che, al di là della terminologia utilizzata al punto IV della convenzione, là dove la sovvenzione è definita «dotazione forfettaria di continuità territoriale», la seconda parte del punto IV precisa però che «Nell'ipotesi in cui le condizioni economiche e, in particolare, gli oneri di esercizio e il livello del traffico che hanno costituito la base per il calcolo della sovvenzione dovessero degradarsi in modo sostanziale, la SNCM e l'OTC si incontreranno per studiare insieme quali provvedimenti possano essere presi in tema di collegamenti, tariffe o adeguamento al rialzo dell'importo della dotazione, allo scopo di ripristinare l'equilibrio finanziario della compagnia» [traduzione dall'originale francese].
- (83) La Commissione ritiene che questa possibilità di adeguare al rialzo la sovvenzione allo scopo di ripianare eventuali squilibri finanziari (in particolare quelli che potrebbero scaturire dalla disparità tra le spese effettive di esercizio e le spese che sono state prese come riferimento per calcolare la sovvenzione) è una conferma della natura non forfettaria della sovvenzione.

#### *Compensazioni finanziarie aggiuntive*

- (84) La convenzione quinquennale del 1996 (parte II, articolo 4, n. 2) prevede che la ripartizione fra i vari collegamenti marittimi che sono stati assegnati alla SNCM in quanto servizio pubblico possono essere modificati, con l'approvazione dell'OTC, in funzione delle previste variazioni della domanda, senza che però i collegamenti risultino complessivamente inferiori ai collegamenti di base stabiliti dalla convenzione. La parte I della convenzione del 1996 prevede inoltre che l'OTC possa chiedere alla SNCM di concedere sconti o ribassi sulle tariffe che applica, nel qual caso si fa luogo a una compensazione finanziaria a favore della compagnia.
- (85) Le autorità francesi hanno chiarito che la clausola aggiuntiva alla convenzione del 1996, stipulata il 6 novembre 1998 per assegnare all'SNCM la compensazione finanziaria aggiuntiva di 20 milioni di FRF, riflette una modificazione degli obblighi di servizio pubblico che prevedono l'aumento del livello delle prestazioni fornite dalla SNCM. Quanto disposto dalla clausola aggiuntiva sarebbe conforme alle disposizioni convenzionali. I maggiori costi conseguenti a questo adeguamento corrispondono, secondo le autorità francesi ai seguenti oneri:
- entrata in servizio di una ulteriore nave (traghetto «Ile de Beauté») nella bassa stagione e nella media stagione: 14,7 milioni di FRF,
  - aumento della frequenza — prevista dalla convenzione — dei collegamenti con Ajaccio: 1,1 milioni di FRF,
  - riduzione delle tariffe per il passaggio marittimo previste dalla convenzione: 8 milioni di FRF.

<sup>(41)</sup> Cfr. considerando 120.

<sup>(42)</sup> Al riguardo si veda il punto 9, paragrafo 3, degli Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato in materia di trasporto marittimo, nonché le decisioni della Commissione del 19 luglio 2000 nel caso C 10/98 - Spagna, Nuovo contratto di servizio pubblico marittimo (ancora non pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e del 6 agosto 1999 nel caso C 64/99 - Italia, Gruppo Tirrenia di Navigazione (GU C 306 del 23.10.1999, pag. 2).

- (86) L'entrata in servizio del traghetto «Ile de Beauté» è avvenuto, a richiesta dell'OTC, per intensificare i collegamenti effettuati dalle unità veloci dal porto di Nizza durante l'autunno e la primavera. La riduzione delle tariffe è stata decisa dall'OTC e dal consiglio esecutivo della Regione Corsica fin dal 1996 nell'intento d'intensificare il traffico nella direzione Sud-Nord all'inizio dell'estate e nella direzione Nord-Sud alla fine dell'estate. Comunque, l'entità delle compensazioni finanziarie complementari deve essere preso in considerazione quando si tratta di valutare se l'importo complessivo delle sovvenzioni sia adeguato rispetto ai costi aggiuntivi inerenti agli obblighi di servizio pubblico.

*Valutazione dell'adeguatezza dell'entità delle sovvenzioni rispetto ai costi del servizio pubblico*

- (87) Come si è detto in precedenza, la Commissione ha l'obbligo di accertare se, complessivamente, l'importo delle sovvenzioni sia adeguato ai costi sostenuti dalla SNCM per soddisfare le esigenze fondamentali del contratto di servizio pubblico. Queste esigenze sono, in particolare, quelle indicate nel capitolato degli oneri allegato alle convenzioni quinquennali 1991 e 1996. I relativi capitoli individuano, fra l'altro, i servizi da prestare, il numero dei collegamenti, i porti collegati, il regime tariffario e gli orari che devono essere osservati dalla SNCM. Gli allegati alle convenzioni individuano inoltre le caratteristiche tecniche, la capacità e il numero delle navi che devono essere assegnate all'espletamento del servizio pubblico, nonché la prevista evoluzione della consistenza della flotta fino alla data di scadenza della convenzione.
- (88) A questo proposito, i citati Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi osservano, con riferimento ai contratti relativi agli obblighi di servizio pubblico, che i costi aggiuntivi che gli Stati membri possono rimborsare all'operatore che presta il servizio devono essere direttamente connessi alla perdita contabilizzata dall'operatore nella prestazione del servizio. La contabilizzazione deve essere fatta distintamente per ciascun servizio prestato, in modo da accertare che non vi sia stata sovracompenrazione o sovvenzione interna incrociata dei costi, come pure per evitare che il sistema venga utilizzato per perpetuare una gestione o direzione inefficiente.
- (89) In base al meccanismo di controllo contabile istituito dalle citate convenzioni, le autorità francesi hanno comunicato che le compensazioni finanziarie di cui è causa erano state calcolate, prendendo per base i conti della società, con riferimento al costo reale della prestazione del servizio pubblico di trasporto marittimo fornita dalla SNCM. Le autorità francesi hanno inoltre trasmesso, il 27 aprile 2000, la relazione di un consulente indipendente sulla ripartizione per settori («rete in concessione» e «altre attività») dei conti analitici della SNCM. Secondo questo consulente, la sovvenzione che la SNCM ha ricevuto dallo Stato sarebbe stata necessaria per compensare i deficit dell'esercizio della «rete Corsica». I risultati netti della rete data in concessione risulterebbero nettamente deficitari durante il periodo cui si riferisce la sua analisi.
- (90) Contemporaneamente, gli autori delle denunce presentavano alla Commissione, il 7 agosto 2000, il rapporto di un altro consulente sulla redditività economica delle linee francesi di cabotaggio con la Corsica<sup>(43)</sup>. Le conclusioni di tale rapporto rimettevano in questione l'importo delle sovvenzioni che lo Stato corrisponde alla SNCM. Inoltre, gli esponenti richiamaivano più volte l'attenzione della Commissione sulle relazioni «Suivi de la dotation forfaitaire de continuité territoriale» (monitoraggio della dotazione forfettaria per la continuità territoriale) elaborate dal sig. Paul Ménestrier nella sua veste di controllore ufficiale dei conti dell'OTC. Altre informazioni sono pervenute alla Commissione sotto forma di rapporto della Corte dei conti francese, in cui si analizza la gestione della SNCM sul periodo 1992-1996.
- (91) Dopo un esame approfondito di questi documenti e informazioni, apparentemente contraddittori, la Commissione ha ritenuto opportuno rivolgersi ad un consulente esterno, chiedendogli di esaminare i vari criteri di imputazione applicati dagli autori delle suddette relazioni e chiarire le apparenti contraddizioni. L'obbiettivo della missione affidata al consulente consisteva nel verificare l'eventuale esistenza di una sovracompenrazione o di sovvenzioni interne incrociate da parte dello Stato francese alla SNCM nel periodo 1990-1999. Lo studio che la Commissione ha incaricato di effettuare si limitava alla questione degli aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87 del trattato; in altri termini, l'analisi non serve a rimettere in questione le conclusioni delle relazioni cui sono pervenuti altri organi di controllo nazionale o regionale nel rispettivo ambito di competenza e per altre finalità.
- (92) L'esperto cui si è rivolta la Commissione ha esaminato, in primo luogo, sulla base dei conti societari certificati, la contabilità analitica della SNCM, i rapporti della SNCM all'OTC, la relazione Ménestrier, nonché la relazione del consulente designato dalle autorità francesi; successivamente, il consulente della Commissione, prima di presentare il proprio referto ha individuato le ragioni che permettono di spiegare le apparenti discrepanze fra le varie relazioni.

<sup>(43)</sup> Relazione dell'agenzia PWC «Analysis of the profitability of some French cabotage lines».

- (93) Per quanto riguarda il rapporto del consulente delle società che hanno presentato denuncia, l'esperto della Commissione ritiene che codesto lavoro si fondi su un modello ed ipotesi alquanto teoriche e quindi sostanzialmente estranee al caso concreto della SNCM. Per tale ragione non gli è stato possibile avvicinare le cifre individuate nel modello a quelle dei conti della SNCM. Il rapporto in questione non consente quindi di concludere se vi sia o no stata sovracompensazione. Una conclusione del genere presuppone infatti che si proceda all'esame delle compensazioni versate a fronte degli oneri effettivamente sostenuti dalla SNCM in un contesto determinato. Questa operazione non è stata fatta, e l'autore si limita a indicare che, quando ricorrono talune condizioni e quando si facciano determinate ipotesi, una società incaricata della gestione di un servizio pubblico potrebbe generare degli utili.
- (94) Per quanto riguarda la relazione del consulente designato dalle autorità francesi, risulta che essa riguarda tre esercizi ben determinati (1993, 1995 e 1997). Questi anni vanno considerati rappresentativi delle variabili condizioni di esercizio osservate nell'ultimo decennio con riferimento al numero dei passeggeri trasportati e agli eventi politici e sociali che possono avere un'incidenza significativa sui risultati dell'impresa. Tuttavia, se ci si limita ai dati di tre soli esercizi, non è possibile pervenire a una conclusione definitiva sull'esistenza o inesistenza di una sovracompensazione a favore della SNCM connessa alle sovvenzioni corrisposte a quest'ultima in forza delle convenzioni 1991 e 1996.
- (95) In definitiva, il consulente della Commissione ha esaminato i criteri di imputazione dei costi corrispondenti alle singole attività esercitate dalla SNCM, e in particolare le attività connesse al servizio pubblico (collegamenti con la Corsica), le attività commerciali internazionali (traffico di passeggeri e merci tra la Francia e l'Africa del Nord) e le attività della filiale Corsica Marittima.
- (96) A questo riguardo è bene operare una distinzione tra i costi diretti che — per loro natura — sono direttamente ascrivibili a una delle filiali del gruppo SNCM-Ferryterranée e, nel caso della SNCM, a ciascuna delle attività esercitate (rete Corsica o rete internazionale) e gli oneri strutturali comuni a tutte le imprese e attività del gruppo. Nel caso dei costi indiretti, la separazione dei conti tra società <sup>(44)</sup> e attività garantisce la trasparenza rispetto all'allocazione dei costi inerenti la prestazione del servizio pubblico.
- (97) Per quanto concerne gli oneri relativi alle strutture comuni del gruppo, va notato che la loro imputazione avviene, in via forfettaria, con riferimento alle singole filiali e rami di attività, ivi compresa la prestazione del pubblico servizio. Si tratta di alcune voci di spesa costituite segnatamente dagli oneri di funzionamento dei servizi a terra e ripartite secondo la rete di appartenenza (Corsica o rete internazionale) nel modo seguente (sono indicate solo le voci più significative):
- spese relative alle strutture di gestione della flotta: armamento, approvvigionamenti, spese tecniche, spese alberghiere. La loro imputazione alle navi è proporzionale all'utilizzo di tali strutture,
  - le spese della struttura «Corsica»: direzione regionale per la Corsica, agenzie di Nizza, Bastia, Ajaccio e gestione degli hangar a Nizza, commissioni per le agenzie di viaggio, spese per le ispezioni commerciali, ecc.. La loro imputazione alle navi è proporzionale al numero delle prenotazioni per destinazione,
  - gli oneri relativi alle «agences de l'intérieur» (Parigi, Nancy, Lille, Bruxelles), facendo distinzione tra le spese dell'attività dell'agenzia e le spese per l'ispezione commerciale per rete. La loro imputazione alle navi è proporzionale al numero delle prenotazioni per destinazione,
  - le spese relative alla struttura «Maghreb», che sono direttamente imputate alla rete in questione,
  - le spese relative alla struttura «trasporti marittimi». Le spese delle campagne pubblicitarie sono direttamente imputate alla rete interessata,
  - le spese relative alla struttura «agence portuaire de Marseille», che sono divise tra passeggeri e merci e ripartite fra le singole reti in proporzione al numero delle prenotazioni registrate,
  - le spese strutturali della società. Le spese della sede e le spese per la direzione sono ripartite in proporzione agli introiti netti (ricavo di esercizio meno spese commerciali) di ciascuna rete.

<sup>(44)</sup> Corsica Marittima ha una sede propria e sostiene le spese relative. Le spese di consegna e le altre spese marittime delle navi che essa opera (ossia i costi diretti, comprese le spese portuali, combustibili, ecc.) sono anch'esse direttamente sostenute da Corsica Marittima.

- (98) In base ai dati della contabilità e della gestione presentati dalla Francia, il consulente della Commissione è del parere che l'attivo, il passivo e le voci del conto economico presentati come componenti il costo del servizio pubblico corrispondano esattamente a tale attività. Gli altri costi sono imputati alla rete internazionale. Di conseguenza, la Commissione può concludere che le sovvenzioni relative al servizio pubblico non sono servite per compensare i costi delle attività concorrenziali della SNCM. La separazione dei conti relativi alla prestazione del servizio pubblico <sup>(45)</sup> e la certificazione contabile effettuata dagli organi di controllo regionali e nazionali <sup>(46)</sup> consentono parimenti di garantire che i conti annuali che registrano l'impiego della sovvenzione detta «di continuità territoriale» danno un'immagine fedele del costo della prestazione del servizio pubblico.

### Risultati della relazione del consulente della Commissione

- (99) Tenuto conto di queste precisazioni, il parere del consulente designato dalla Commissione è che, indipendentemente dai criteri seguiti nella ripartizione della contabilità analitica nelle diverse presentazioni <sup>(47)</sup>, i risultati cumulati al lordo delle imposte dell'attività «Flotta Corsica» quali si desumono dai dati contabili e gestionali forniti dalle autorità francesi, riflettono ragionevolmente i costi della prestazione del servizio pubblico da parte della SNCM. Il parere del consulente è accompagnato da una serie di osservazioni relative all'imputazione, in tali costi, degli oneri del capitale relativo alla messa a disposizione del materiale navale alla rete in concessione.

#### *Gli oneri relativi al capitale*

- (100) In base alla convenzione quinquennale attualmente vigente <sup>(48)</sup>, gli oneri convenzionali relativi al capitale comprendono:
- gli oneri finanziari connessi alle spese di acquisto delle navi. Sono calcolati sul 90 % dell'investimento e sulla base di un tasso pari al 5,5 % netto della variazione del prezzo del PIL,
  - gli ammortamenti (lineari) delle navi, calcolati linearmente sul 90 % del valore dell'investimento su una durata di vent'anni per i traghetti passeggeri e le navi mercantili, e su una durata di dieci anni per le unità veloci per trasporto passeggeri,
  - gli oneri di leasing e di noleggio.

Gli oneri convenzionali relativi al capitale (ammortamenti e interessi) sono mantenuti durante la durata di utilizzazione della nave, indipendentemente dalla durata di vita impiegata per il calcolo degli ammortamenti.

- (101) La Commissione rileva a questo riguardo che gli Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi prevedono che l'importo dell'aiuto concesso dallo Stato al fine di compensare gli obblighi di servizio pubblico tiene conto «di un margine ragionevole sul capitale impiegato», cosa che si è verificata nel caso delle citate convenzioni quinquennali del 1991 e del 1996 <sup>(49)</sup>.

#### *Il plusvalore realizzato*

- (102) Nel periodo 1991-1999 sono state vendute tre navi, operazione che ha consentito di realizzare un plusvalore, come qui indicato: 7,2 milioni di FRF nel 1993 grazie alla vendita dell'unità L'Aude <sup>(50)</sup>, 95,4 milioni di FRF nel 1994-1996 grazie alla vendita del «Monte Stello» <sup>(51)</sup> e 79,5 milioni di FRF nel 1997 grazie alla vendita della nave «L'Estérel» <sup>(52)</sup>, per un totale di 182,1 milioni di FRF.

<sup>(45)</sup> Ai sensi delle vigenti disposizioni legislative regolamentari (legge 3 gennaio 1985 e decreti di applicazione) e ai sensi del decreto del 9 dicembre 1986 in esito al parere espresso dal Conseil national de la comptabilité.

<sup>(46)</sup> Cfr. le relazioni del controllore dell'OTC, e quella dei revisori dei conti della SNCM e i rapporti della Corte dei conti francese. Qualsiasi utilizzazione della sovvenzione di continuità territoriale per fini diversi dai collegamenti marittimi con la Corsica violerebbe la legge francese.

<sup>(47)</sup> Conti societari ufficialmente certificati, contabilità analitica della SNCM, relazioni della SNCM all'OTC e relazioni dell'esperto sig. Ménestrier all'OTC.

<sup>(48)</sup> La convenzione dell'OTC del 1991 stipulava quanto segue [traduzione dal francese]: «la quota annuale relativa a ciascuna nave assegnata alla continuità territoriale è stata determinata con riferimento ai criteri finanziari abitualmente utilizzati per i contratti di lunga durata. Essa è calcolata partendo dal prezzo di costo reale della nave in FRF correnti, diminuita del valore residuo del 10 % a fine periodo e contiene, per convenzione, un tasso d'interesse del 7 % netto della variazione del prezzo del PIL ai prezzi di mercato. La durata è di 16 anni per i traghetti passeggeri e di 14 anni per i traghetti merci».

<sup>(49)</sup> I margini calcolati sugli indici di variazione dei prezzi del PIL sono stati, in media, inferiori ai margini derivanti dall'applicazione dei tassi praticati sul mercato dei capitali negli stessi anni.

<sup>(50)</sup> Relazione Ménestrier, pag. 179 e relazione PWC, pag. 19.

<sup>(51)</sup> Relazione Ménestrier, pag. 179.

<sup>(52)</sup> Relazione Ménestrier, pag. 179 e relazione PWC, pag. 19.

- (103) Questi plusvalori realizzati grazie a navi assegnate alla flotta «Corsica» erano stati imputati dalla SNCM, nella contabilità analitica, alla rete libera e alle altre attività. Vero è che questa scelta di imputazione non è contraria alla convenzione stipulata dall'OTC e dalla SNCM, poiché essa nulla dispone al riguardo; tuttavia, la Commissione ritiene che, dal punto di vista economico, sia opportuno imputare i plusvalori delle cessioni all'attività che ne ha sostenuto le spese di investimento, e cioè la «rete Corsica». Infatti, le navi in questione, utilizzate in via prioritaria per prestare un servizio pubblico<sup>(53)</sup>, sono state acquistate e completamente ammortizzate durante il periodo disciplinato dalla convenzione. Il finanziamento e l'ammortamento di queste navi sono quindi andate interamente a carico del servizio pubblico. Per tale motivo, la conclusione generale della Commissione - in base al parere del proprio consulente in ordine alla sovracompensazione - deve tener conto di questa correzione.

*Assenza di sovracompensazione*

- (104) Nella tabella che segue è riportata la riconciliazione contabile effettuata dal consulente della Commissione tra i costi imputabili al servizio pubblico (perdita di esercizio più oneri relativi al capitale) e quelli imputabili alle altre attività dell'impresa, nonché il loro livello rispetto alle sovvenzioni corrisposte.

**Tavola riepilogativa per il complesso degli anni 1991-1999<sup>(1)</sup>**

(in migliaia di FRF)

	Totale flotta cosica (servizio pubblico)	Rete internazionale ed altre attività	Totale
Margine operativo netto	(2 984 913)	340 140	(2 644 773)
Oneri relativi al capitale	(2 080 916)	(333 799)	(2 414 715)
— Oneri finanziari	(521 914)	(33 792)	(555 705)
— Leasing	(18 810)	0	(18 810)
— Ammortamenti	(1 540 192)	(272 792)	(1 812 984)
— Accantonamenti	(222 800)	(27 215)	(222 800)
<b>Totale uscite</b>	<b>(5 065 829)</b>	<b>6 341</b>	<b>(5 059 487)</b>
Sovvenzione	4 602 486	0	4 602 486
Sopravvenienze attive	64 262	202 660	266 925
Risultato prima delle tasse	(399 080)	209 001	(190 079)
Correzione plusvalore	182 100	(182 100)	0
<b>Totale generale</b>	<b>(216 980)</b>	<b>26 901</b>	<b>(190 079)</b>

(1) La tabella corrisponde ai conti consolidati del gruppo. L'esperto della Commissione ha verificato la concordanza fra queste cifre, i conti economici analitici, il risultato dei conti societari, i conti presentati nelle relazioni della SNCM all'OTC e i conti che figurano nelle relazioni elaborate dal sig. Ménestrier per l'OTC.

(53) Con riserva di quanto detto al considerando 108.

- (105) Sulla base di quanto precede la Commissione è arrivata alla seguente conclusione: durante il periodo qui esaminato (convenzioni 1991 e 1996) gli introiti derivanti dalla gestione, da parte di SNCM, del servizio pubblico dei collegamenti marittimi con la Corsica, comprensivi delle sovvenzioni pubbliche, non eccedono gli oneri, debitamente accertati, connessi al servizio pubblico. Secondo l'analisi del consulente da essa designato, il risultato operativo della flotta «Corsica» resta largamente deficitario (una perdita di 399 milioni di FRF); anche a voler aggiungervi il plusvalore realizzato grazie alla cessione di talune navi (182,1 milioni di FRF)<sup>(54)</sup>, il risultato netto è negativo ( $- 399,1 + 182,1 = - 217$  milioni di FRF).
- (106) Peraltro, se il costo degli obblighi di servizio pubblico debba ritenersi o no eccessivo è una questione sulla quale la Commissione non si pronuncia. Come ha ricordato il Tribunale di primo grado «In assenza di normative comunitarie in materia, la Commissione non è legittimata a pronunciarsi sull'organizzazione e sull'ampiezza delle missioni di servizio pubblico incombenti ad una impresa pubblica, né sull'opportunità delle scelte politiche operate a tale riguardo dalle competenti autorità nazionali ...»<sup>(55)</sup>. Nei limiti previsti all'articolo 86 del trattato, spetta a ciascuno Stato membro determinare quale sia il prescritto livello di servizio pubblico e quali siano gli strumenti da utilizzare per garantirlo.

#### 7.4. Le attività di Corsica Marittima

- (107) Durante gli esercizi 1991-1999, il risultato complessivo delle attività della compagnia Corsica Marittima, che largamente dipendono dal livello dei noli fissati dalla società madre, ha evidenziato una perdita netta, pari a circa 36 milioni di FRF. La riconciliazione contabile effettuata dal consulente della Commissione evidenzia che è stato possibile queste perdite solo grazie ai risultati economici delle attività della «rete internazionale». A quanto risulta, in assenza di sovracompensazione dei costi del servizio pubblico, il finanziamento delle attività di Corsica Marittima ad opera della SNCM non è stato effettuato attingendo alle sovvenzioni versate a fronte degli obblighi di servizio pubblico.
- (108) Inoltre, nella convenzione tra la SNCM e l'OTC (punto III dell'allegato 2) si afferma che «la SNCM curerà di ridurre l'onere rappresentato dalle navi assegnate alla continuità territoriale quando l'utilizzazione di queste non sia necessaria al servizio dato in concessione, dette unità saranno assegnate, ogni qual volta ciò risulti possibile, all'effettuazione di collegamenti esterni allo scopo di pervenire, adeguando l'offerta alla domanda, ad un migliore equilibrio del costo del servizio pubblico rispetto alle esigenze di trasporto, il risultato dei viaggi effettuati su tali collegamenti esterni dalle navi della flotta della continuità territoriale verrà accreditato alla rete in concessione. Questi collegamenti esterni sono realizzati ricorrendo ad una filiale della SNCM, mentre le navi della flotta della continuità territoriale saranno remunerate attraverso contratti di nolo per ciascun viaggio effettuato». L'OTC autorizza quindi il trasferimento di navi fra le due reti.
- (109) In questo modo la SNCM può mettere a disposizione della propria filiale Corsica Marittima alcune navi che resterebbero inattive quando il loro impiego non è necessario per espletare il servizio pubblico (si tratta di traghetti per autoveicoli a metà settimana, e di navi mercantili dal sabato pomeriggio a domenica sera)<sup>(56)</sup>. Come preannunciato al momento di iniziare la procedura nel caso C 78/98 (cfr. il considerando 7), la Commissione ha verificato le modalità di calcolo applicate dalla SNCM per fissare i noli fatturati a Corsica Marittima. Questo esame ha permesso di appurare che nel caso delle unità veloci, gli importi fatturati alla filiale coprono il costo complessivo dell'affitto della nave, mentre nel caso delle navi di trasporto miste e dei traghetti per autoveicoli, gli importi risultano inferiori al costo complessivo di affitto della nave ma superiori ai costi marginali di esercizio<sup>(57)</sup>.

<sup>(54)</sup> Cfr. il considerando 102.

<sup>(55)</sup> Sentenza «FESA», citata, punto 192 della motivazione.

<sup>(56)</sup> Queste navi vengono utilizzate limitatamente alle fasce orarie di disponibilità delle navi.

<sup>(57)</sup> Le autorità francesi hanno giustificato queste differenze richiamandosi alla diversa natura delle navi noleggate. Le unità veloci corrisponderebbero precisamente alla domanda emanante da Corsica Marittima; al contrario, per la nave da carico, solo la parte passeggeri (che è accessoria) presenterebbe un interesse commerciale. Del pari, la capacità offerta dai traghetti per autoveicoli della SNCM a metà settimana risulterebbe molto superiore alle limitate esigenze di Corsica Marittima.

- (110) Vero è che i prezzi fissati per l'affitto delle navi permettono alla SNCM di presentare, al livello di conti analitici sul periodo 1991-1999, un utile dell'ordine di 18 milioni di FRF per l'attività di noleggio delle navi a Corsica Marittima. Questo utile ha contribuito a compensare, in parte, i costi del servizio pubblico, poiché è stato contabilizzato nei bilanci della SNCM accreditandolo alla rete in concessione. L'affitto delle navi ha consentito alla SNCM di compensare spese comunque già sostenute<sup>(58)</sup>. Per questo motivo la SNCM ha agito in modo economicamente razionale affittando navi alla propria filiale Corsica Marittima. Lasciare inutilizzate queste navi avrebbe significato privarla delle risorse finanziarie costituite dai noli incassati. Un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe cercato di procurarsi queste risorse se avesse disposto di questi beni a parità di condizioni di utilizzo.
- (111) Tuttavia, il fatto che l'affitto delle navi alla propria filiale abbia consentito ad SNCM di compensare i costi del servizio pubblico non esclude la possibilità che l'affitto abbia procurato un vantaggio a Corsica Marittima. È bene ricordare che la SNCM è una società di proprietà dello Stato, che per una quota rilevante della propria attività (collegamenti Corsica-continente) è finanziata mediante sovvenzioni pubbliche. Nella citata sentenza SFEI, la Corte di giustizia osserva che la fornitura di un'assistenza logistica e commerciale da parte di un'impresa alle filiali che esercitano attività aperte alla concorrenza è atta a costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87 del trattato qualora la remunerazione corrisposta in contropartita sia inferiore a quella che sarebbe stata richiesta in condizioni normali di mercato<sup>(59)</sup>.
- (112) Occorre quindi esaminare la situazione dal punto di vista della filiale (nel nostro caso: Corsica Marittima) e determinare se quest'ultima abbia ricevuto in affitto le navi ad un prezzo che non avrebbe potuto ottenere nelle normali condizioni di mercato. Per accertare se l'entità dell'affitto in questione soddisfi tale condizione, l'analisi economica deve tener conto<sup>(60)</sup> di tutti i fattori che un'impresa che agisca in condizioni normali di mercato avrebbe dovuto prendere in considerazione nello stabilire la remunerazione per le prestazioni fornite<sup>(61)</sup>.
- (113) La Commissione ha pertanto esaminato se gli affitti stabiliti dalla SNCM potevano corrispondere al prezzo di affitto di mercato di navi simili a quelle utilizzate dalla sua filiale negli ultimi anni. I dati di riferimento che sono stati trasmessi alla Commissione<sup>(62)</sup>, le consentono di concludere che Corsica Marittima avrebbe potuto prendere in affitto navi simili a condizioni più vantaggiose di quelle offerte dalla sua società madre. Questi dati operano una distinzione tra i prezzi di affitto del solo scafo nudo e i costi supplementari di armamento e di equipaggiamento delle navi di cui trattasi. Risulta che le modalità di calcolo applicate dalla SNCM per calcolare i noli da praticare comprendevano tutti i costi di armamento sotto bandiera francese, i costi di assicurazione, di manutenzione e delle franchigie per avarie e la quota-parte degli oneri finanziari e di ammortamento delle navi di cui è parola. Gli esperti consultati dalla Commissione affermano che un operatore che operi nelle condizioni normali del mercato in Mediterraneo avrebbe potuto prendere in affitto navi simili a prezzi nettamente inferiori a quelli fissati dalla SNCM e avrebbe potuto armare queste navi sotto una bandiera più economica<sup>(63)</sup>. Questi dati confermano che la contropartita ricevuta dalla SNCM per l'affitto delle proprie navi è comparabile a quella che sarebbe stata chiesta da un investitore privato operante in condizioni analoghe. In conclusione, la Commissione osserva che i prezzi di affitto delle navi non sono stati fissati dalla SNCM per avvantaggiare la propria filiale<sup>(64)</sup> e non contengono elementi di aiuti ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato.

<sup>(58)</sup> Gli equipaggi delle navi da carico ferme a fine settimana in Corsica non sbarcano a terra per un giorno, come pure gli equipaggi dei traghetti per autoveicoli a metà settimana.

<sup>(59)</sup> Sentenza della Corte di giustizia dell'11 luglio 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) e.a./La Poste e.a.*, C-39/94, Raccolta 1996, pag. I-3547, punto 62.

<sup>(60)</sup> L'analisi deve essere fatta trascurando i vari privilegi, aiuti ecc. dell'impresa prestatrice.

<sup>(61)</sup> Cfr. la sentenza del Tribunale di primo grado del 14 dicembre 2000, *Union française de l'Express (Ufex) e.a./Commission, T-613/97*, Raccolta 2000, pag. II-4055, punto 70.

<sup>(62)</sup> Si tratta, per un verso, del prezzo dell'affitto detto «scafo nudo» di unità veloci e di traghetti per il trasporto merci in alta stagione per brevi periodi nel Mediterraneo (in particolare: Grecia, Italia, Francia, Spagna e Tunisia) nel corso degli ultimi anni e, per altro verso, dei costi di armamento e di equipaggiamento di queste navi.

<sup>(63)</sup> La terza relazione della Commissione sull'attuazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 relativo all'applicazione del principio della libera circolazione dei servizi al cabotaggio marittimo (1997-1998) [doc. COM(2000) 99 def. del 24.2.2000] osserva che i costi di equipaggio delle navi francesi sono fra i più elevati in Europa. Effettivamente, i costi salariali e gli oneri fiscali sostenuti dalla SNCM (navi battenti bandiera francese) sono nettamente superiori ai costi sociali e fiscali degli armatori privati operanti secondo le condizioni del mercato, le cui navi battono bandiere più economiche.

<sup>(64)</sup> Nel caso delle unità veloci, i prezzi di mercato ottenuti sono inferiori al prezzo dell'affitto pagato da Corsica Marittima, e corrispondono al 70-80 % circa di questo prezzo. Il divario è ancora più accentuato nel caso dei traghetti per trasporto merci.

- (114) Su un piano più generale, per quanto attiene il ripianamento delle perdite di Corsica Marittima ad opera di SNCM e l'opportunità di continuare l'attività di una filiale che, nel complesso, genera risultati negativi, le autorità francesi fanno notare l'aspetto strategico di questa scelta, trattandosi, per Corsica Marittima, di posizionarsi su un mercato diverso da quello tradizionale a seguito della liberalizzazione del cabotaggio nel Mediterraneo. Questa strategia ha tenuto conto delle prospettive di una più intensa concorrenza e il traffico diretto in Corsica e del fatto che le convenzioni che verranno stipulate in avvenire per la prestazione del servizio pubblico avranno una durata molto più breve. Sotto il profilo dell'investimento commerciale, le perdite registrate da Corsica Marittima nel periodo qui in esame (36 milioni di FRF) risultano relativamente modeste rispetto al fatturato globale della rete internazionale del gruppo SNCM-Ferryterranée nel periodo stesso (3 800 milioni di FRF). Le somme complessivamente pagate a titolo di noleggio di navi da Corsica Marittima ha consentito al gruppo di generare un reddito, ancorché marginale, utilizzando beni patrimoniali che altrimenti sarebbero restati sottoutilizzati.
- (115) Tenuto conto di quanto precede, l'attività di Corsica Marittima può essere vista come un'attività integrata in una logica di gruppo d'impresе che perseguono una politica strutturale, globale o settoriale, guidata da prospettive a lungo termine <sup>(65)</sup>.
- (116) In definitiva, per quanto attiene l'attività di Corsica Marittima sul mercato, la Commissione non ha accertato l'esistenza di pratiche illegittime. Gli autori delle denunce hanno sottolineato la politica tariffaria aggressiva della società. Va osservato che una politica del genere può corrispondere alla legittima strategia di un'impresa che cerca di introdursi su un nuovo mercato. È un fatto che, a seguito dell'introduzione delle unità veloci da parte di operatori concorrenti sul mercato dei collegamenti marittimi tra la Corsica e l'Italia, i prezzi praticati da Corsica Marittima risultano superiori alla media del mercato. Inoltre, va notato che, sulla base delle informazioni comunicate dalla SNCM, i volumi trasportati da Corsica Marittima nel periodo 1990-1999 sono stati molto modesti. Il fatturato medio di Corsica Marittima in questo periodo è stato di 7,75 milioni di FRF <sup>(66)</sup> e la sua quota di mercato non ha superato il 6,5 %.

#### 7.5. La proporzionalità dell'aiuto

- (117) L'eccezione contemplata dall'articolo 86, paragrafo 2 del trattato si fonda sul presupposto della proporzionalità dell'aiuto. Lo sviluppo degli scambi non deve cioè essere compromesso in misura contraria agli interessi della Comunità. Al termine del suo esame, la Commissione ha constatato che il meccanismo convenzionale instaurato nel 1976 non ha determinato una sovracompensoazione dei costi legati al servizio pubblico prestato dalla SNCM. Nondimeno, l'esame del meccanismo convenzionale ha messo in luce l'esistenza di alcuni effetti negativi che potrebbero incidere sullo sviluppo degli scambi commerciali in futuro.
- (118) A tale riguardo, è lecito chiedersi se la logica del servizio pubblico, che postula l'esistenza di una flotta molto consistente, la quale per gran parte dell'anno risulta eccedentaria, non finisca col favorire lo sviluppo di attività associate, come i collegamenti Corsica-Italia. Si potrebbe cioè sostenere che il meccanismo convenzionale ha, in qualche modo, reso possibile l'attività di Corsica Marittima la quale, da sola, non sarebbe stata certo in grado di dotarsi di tali strumenti né di procurarsi le navi alle condizioni praticate dalla SNCM.
- (119) La convenzione del 1976 stipulata tra lo Stato e la SNCM scade il 31 dicembre 2001. Le autorità francesi preparano attualmente un nuovo contratto di servizio pubblico perché garantirà la continuità del servizio. Ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92, quando conclude contratti di servizio pubblico, lo Stato membro deve procedere in modo non discriminatorio nei confronti di tutti gli armatori comunitari.
- (120) La regione Corsica ha lanciato una gara <sup>(67)</sup> per l'affidamento in concessione del servizio pubblico per il trasporto marittimo di passeggeri tra Marsiglia e vari porti della Corsica nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2002 e il 31 dicembre 2006. Il nuovo contratto contemplato dalle autorità francesi contiene obblighi di servizio pubblico molto più limitati che in passato. Inoltre la Commissione ha osservato che, come si è detto in precedenza <sup>(68)</sup>, l'aumento del volume dell'offerta estiva nel 2001 per effetto della concorrenza ha determinato una ristrutturazione dei collegamenti estivi e una nuova ripartizione del traffico tra operatori a tutto svantaggio della SNCM.

<sup>(65)</sup> Cfr. la citata sentenza «Ufex», punto 75.

<sup>(66)</sup> 13,3 milioni di FRF nel 1999.

<sup>(67)</sup> GU S 236 dell'8.12.2000.

<sup>(68)</sup> Cfr. considerando 77.

- (121) Secondo gli autori delle denunce, il mercato potrebbe risentire negativamente di una riassegnazione delle navi costituenti la flotta di continuità territoriale a collegamenti marittimi non diretti verso la Corsica. Qualora la SNCM non fosse la società prescelta per adempiere nuovamente agli obblighi di servizio pubblico una volta scaduta la convenzione attualmente vigente, la società sarà probabilmente costretta a trovare un utilizzo alternativo per la parte eccedentaria della sua flotta.

#### *La proprietà della flotta*

- (122) Per quanto riguarda la flotta attualmente in servizio, le navi che costituiscono la flotta della continuità territoriale sono state acquistate in funzione di esigenze di trasporto determinate dalle pubbliche autorità, sotto la responsabilità della SNCM che si faceva carico di tutti i rischi. La SNCM provvede a tutti gli adempimenti finanziari e resta titolare dell'obbligo di rimborsare i prestiti eventualmente assunti a tal fine.
- (123) Ciò premesso, risulta che alla data del 31 dicembre 2001, una parte cospicua delle spese d'investimento effettuate resterà a carico della SNCM <sup>(69)</sup>. Questa situazione è conseguenza della politica d'investimento praticata negli ultimi anni, che è stata in particolare caratterizzata dall'introduzione di unità molto veloci e dall'entrata in servizio della motonave «Napoléon Bonaparte». Dall'esame dei conti che ha effettuato la Commissione risulta che le somme messe a disposizione dalla SNCM ai sensi delle convenzioni del 1991 e del 1996 sono largamente insufficienti per far fronte agli obblighi finanziari (investimenti e rimborso di prestiti) ai quali la SNCM dovrà continuare a far fronte dopo la scadenza della convenzione vigente. Risulta quindi che se la SNCM non dovesse più beneficiare della sovvenzione che le viene attualmente corrisposta, non sarebbe in grado di far fronte agli oneri sul capitale inerenti agli investimenti effettuati per garantire il servizio pubblico. Le eccessive dimensioni della sua flotta potrebbero inoltre compromettere la sua sopravvivenza. Ciò premesso, la Commissione constata che il sistema istituito dalla convenzione 1976 non procura alcun illegittimo vantaggio alla SNCM sotto questo profilo.
- (124) Per questi motivi la Commissione ritiene che sia necessario - al fine di monitorare gli effetti degli aiuti di cui trattasi al di là della data in cui scade il contratto di servizio pubblico attualmente vigente - invitare le autorità francesi ad informarla, prima che entri in vigore il nuovo regime di concessione del servizio pubblico per i collegamenti con la Corsica (regime cui la Regione Corsica deve dar corso quando scadrà la convenzione) delle misure che intendono adottare per adeguare la struttura della SNCM alle nuove condizioni del mercato.

### 8. CONCLUSIONI

- (125) La Commissione constata, alla luce delle considerazioni che precedono, che i dubbi riguardanti la compatibilità degli aiuti corrisposti alla SNCM in forza delle convenzioni quinquennali 1991 e 1996 sono eliminati.
- (126) Nella misura in cui le sovvenzioni corrisposte alla SNCM non hanno superato i costi che tale società ha sostenuto per prestare il servizio pubblico del collegamento marittimo con la Corsica, come definito dalle pubbliche autorità, si può concludere che la sua filiale Corsica Marittima non ha beneficiato di sovvenzioni interne incrociate. L'esame della Commissione ha inoltre permesso di accertare che le somme pagate da Corsica Marittima per l'affitto di talune navi corrispondono alle condizioni prevalenti sul mercato.
- (127) È opportuno che la Francia informi la Commissione delle misure che saranno adottate, una volta scaduta la convenzione del 1976, con riferimento all'adeguamento strutturale della SNCM alle nuove condizioni del mercato quali risultano dall'applicazione dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92,

<sup>(69)</sup> Come si è detto al considerando 10, le sovvenzioni di continuità territoriale hanno consentito di finanziare in parte la flotta mediante spese finalizzate al finanziamento delle navi e mediante ammortamento registrato come oneri convenzionali sul capitale. Secondo queste regole, gli ammortamenti delle navi vengono calcolati in modo decrescente in base alle seguenti durate di vita: dodici anni per i traghetti passeggeri/merci, venti anni per la nave «Napoléon Bonaparte» e dieci anni per le unità veloci.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Gli aiuti corrisposti dalla Francia alla Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) in forza delle convenzioni quinquennali stipulate con l'Office des transports de la Corse (OTC) nel 1991 e nel 1996, a titolo di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, sono compatibili con il mercato comune.

*Articolo 2*

Il ripianamento delle perdite di Corsica Marittima ad opera di SNCM, nonché le condizioni di affitto delle navi di quest'ultima alla sua filiale non contenevano elementi di aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

*Articolo 3*

La Francia informa la Commissione, prima della data in cui entrerà in vigore il nuovo contratto di concessione del servizio pubblico per i collegamenti marittimi con la Corsica, delle misure che saranno adottate ai fini dell'adeguamento strutturale della SNCM alle nuove condizioni del mercato, quali risultano dall'applicazione dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92.

*Articolo 4*

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 ottobre 2001.

*Per la Commissione*  
Loyola DE PALACIO  
*Vicepresidente*

---