

Gazzetta ufficiale

L 220

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

56° anno
17 agosto 2013

Sommario

II Atti non legislativi

ACCORDI INTERNAZIONALI

2013/434/UE:

- ★ **Decisione del Consiglio, del 15 luglio 2013, che autorizza taluni Stati membri a ratificare o a aderire al protocollo recante modifica della convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 21 maggio 1963, nell'interesse dell'Unione europea, e a formulare una dichiarazione sull'applicazione delle pertinenti norme interne del diritto dell'Unione** 1

- Protocollo recante modifica della convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 1963** 3

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 785/2013 della Commissione, del 14 agosto 2013, recante approvazione di una modifica non minore del disciplinare di una denominazione registrata nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Miel de La Alcarria (DOP)]** 12

- ★ **Regolamento (UE) n. 786/2013 della Commissione, del 16 agosto 2013, che modifica l'allegato III del regolamento (CE) n. 853/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i limiti consentiti delle yessotossine nei molluschi bivalvi vivi ⁽¹⁾** 14

Prezzo: 4 EUR

(segue)

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 787/2013 della Commissione, del 16 agosto 2013, relativo all'autorizzazione di un preparato di *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) come additivo nei mangimi per tacchini da ingrasso e tacchini allevati per la riproduzione (titolare dell'autorizzazione Kemin Europa N.V.)** ⁽¹⁾ 15

Regolamento di esecuzione (UE) n. 788/2013 della Commissione, del 16 agosto 2013, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli 18

DECISIONI

2013/435/UE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 2 maggio 2013, relativa all'aiuto di stato SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Société Nationale Corse Méditerranée e della Compagnie Méridionale de Navigation** [notificata con il numero C(2013) 1926] ⁽¹⁾ 20

2013/436/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 13 agosto 2013, che modifica la decisione 2007/777/CE per quanto riguarda l'introduzione di un nuovo trattamento per l'inattivazione del virus dell'afta epizootica nei prodotti a base di carne nonché le condizioni per l'importazione dalla regione russa di Kaliningrad** [notificata con il numero C(2013) 4970] ⁽¹⁾..... 46

2013/437/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 14 agosto 2013, che modifica la decisione 2010/642/UE relativa all'autorizzazione di un metodo di classificazione delle carcasse di suino in Grecia e abroga la decisione 89/449/CEE relativa all'autorizzazione di un metodo di classificazione delle carcasse di suino in Grecia** [notificata con il numero C(2013) 5302]..... 49

Avviso ai lettori — **Regolamento (UE) n. 216/2013 del Consiglio, del 7 marzo 2013, relativo alla pubblicazione elettronica della Gazzetta ufficiale dell'Unione europea** (vedi terza pagina di copertina)

Avviso ai lettori — **forma di citazione degli atti** (vedi terza pagina di copertina)



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

II

(Atti non legislativi)

ACCORDI INTERNAZIONALI

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 15 luglio 2013

che autorizza taluni Stati membri a ratificare o a aderire al protocollo recante modifica della convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 21 maggio 1963, nell'interesse dell'Unione europea, e a formulare una dichiarazione sull'applicazione delle pertinenti norme interne del diritto dell'Unione

(2013/434/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 81, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 6, lettera a),

vista la proposta della Commissione europea,

vista l'approvazione del Parlamento europeo,

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione sta operando al fine di creare uno spazio giudiziario comune basato sul principio del reciproco riconoscimento delle decisioni giudiziarie.
- (2) Il protocollo del 12 settembre 1997 («protocollo del 1997») recante modifica della Convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 21 maggio 1963 («convenzione di Vienna») è stato negoziato al fine di migliorare il risarcimento delle vittime di danni causati da incidenti nucleari. È pertanto auspicabile che le disposizioni del protocollo del 1997 siano applicate negli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Vienna.
- (3) L'Unione ha competenza esclusiva per quanto riguarda gli articoli XI e XII della convenzione di Vienna, come modificata dal protocollo del 1997, nella misura in cui tali disposizioni incidono sulle norme stabilite nel regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale⁽¹⁾. Il regolamento (CE) n. 44/2001 è destinato ad essere sostituito dal 10 gennaio 2015 dal regolamento (UE) n. 1215/12 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la

competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale⁽²⁾. Gli Stati membri conservano le loro competenze nelle materie disciplinate dal protocollo del 1997 che non incidono sul diritto dell'Unione. Considerati l'oggetto e l'obiettivo del protocollo del 1997, l'accettazione delle disposizioni del protocollo che rientrano nella competenza dell'Unione non può essere dissociata dalle disposizioni che rientrano nella competenza degli Stati membri.

- (4) La convenzione di Vienna e il protocollo del 1997 non sono aperti alla partecipazione di organizzazioni regionali per l'integrazione economica. Di conseguenza, l'Unione non può diventare parte contraente del protocollo del 1997.
- (5) Gli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Vienna e che non hanno ratificato il protocollo del 1997 prima dell'adesione all'Unione dovrebbero pertanto essere autorizzati a ratificarlo o ad aderirvi nell'interesse dell'Unione.
- (6) Dodici Stati membri dell'Unione, ossia Belgio, Germania, Grecia, Spagna, Francia, Italia, Paesi Bassi, Portogallo, Slovenia, Finlandia, Svezia e Regno Unito, sono parti contraenti della convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel settore dell'energia nucleare, modificata dal protocollo aggiuntivo del 28 gennaio 1964 e dal protocollo del 16 novembre 1982 («convenzione di Parigi»). La convenzione di Parigi istituisce un regime per il risarcimento delle vittime di danni causati da incidenti nucleari, fondandosi su principi analoghi a quelli della convenzione di Vienna. Il protocollo del 12 febbraio 2004 («protocollo del 2004») recante modifica della convenzione di Parigi migliora il risarcimento dei danni provocati da incidenti nucleari. Con decisioni

⁽¹⁾ GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 351 del 20.12.2012, pag. 1.

del Consiglio 2004/294/CE ⁽¹⁾ e 2007/727/CE ⁽²⁾ gli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Parigi sono stati allora autorizzati a ratificare o ad aderire, nell'interesse della Comunità, al protocollo del 2004. È pertanto oggettivamente giustificato che la presente decisione non sia indirizzata agli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Parigi e non della convenzione di Vienna.

- (7) Inoltre, cinque Stati membri dell'Unione, ossia Irlanda, Cipro, Lussemburgo, Malta e Austria non sono parti contraenti né della convenzione di Vienna, né della convenzione di Parigi. Dato che il protocollo del 1997 modifica la convenzione di Vienna e che il regolamento (CE) n. 44/2001 autorizza gli Stati membri vincolati da detta convenzione a continuare ad applicare le norme in materia di competenza giurisdizionale e di riconoscimento ed esecuzione da essa previste, è oggettivamente giustificato che la presente decisione sia indirizzata unicamente agli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Vienna. Di conseguenza, l'Irlanda, Cipro, il Lussemburgo, Malta e l'Austria dovrebbero continuare a basarsi sulle norme di cui al regolamento (CE) n. 44/2001 e ad applicarle nel settore disciplinato dalla convenzione di Vienna e dal protocollo del 1997 che modifica detta convenzione.
- (8) Di conseguenza, le disposizioni del protocollo del 1997 saranno applicate, per quanto riguarda l'Unione, soltanto dagli Stati membri che sono parti contraenti della convenzione di Vienna al momento dell'adozione della presente decisione.
- (9) È opportuno che le norme sul riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni, di cui all'articolo XII della convenzione di Vienna, come modificato dall'articolo 14 del protocollo del 1997, non prevalgano sulle norme concernenti la procedura relativa al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni di cui al regolamento (CE) n. 44/2001. Gli Stati membri autorizzati a ratificare o ad aderire al protocollo del 1997 ai sensi della presente decisione dovrebbero pertanto formulare la dichiarazione di cui alla presente decisione, intesa a garantire l'applicazione delle pertinenti norme dell'Unione.
- (10) A norma del protocollo n. 21 sulla posizione del Regno Unito e dell'Irlanda rispetto allo spazio di libertà, sicurezza e giustizia allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, questi Stati membri partecipano all'adozione ed applicazione della presente decisione.
- (11) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo n. 22 sulla posizione della Danimarca, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione eu-

ropea, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente decisione, non è da essa vincolata, né è soggetta alla sua applicazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il Consiglio autorizza la Bulgaria, la Repubblica ceca, l'Estonia, la Lituania, l'Ungheria, la Polonia e la Slovacchia a ratificare o ad aderire al protocollo del 12 settembre 1997 recante modifica della convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari, del 21 maggio 1963, nell'interesse dell'Unione.

Il testo del protocollo del 1997 è accluso alla presente decisione.

Articolo 2

Il Consiglio autorizza la Bulgaria, la Repubblica ceca, l'Estonia, la Lituania, l'Ungheria, la Polonia e la Slovacchia a rilasciare la seguente dichiarazione:

«Le decisioni giudiziarie riguardanti materie disciplinate dal protocollo del 12 settembre 1997 recante modifica della Convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 21 maggio 1963, se pronunciate da un'autorità giudiziaria di uno Stato membro dell'Unione europea parte contraente del protocollo, sono riconosciute ed hanno efficacia esecutiva in [nome dello Stato membro che rilascia la dichiarazione], conformemente alle norme dell'Unione europea in materia.»

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

La Repubblica di Bulgaria, la Repubblica ceca, la Repubblica di Estonia, la Repubblica di Lituania, l'Ungheria, la Repubblica di Polonia e la Repubblica slovacca sono destinatarie della presente decisione conformemente ai trattati.

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2013

Per il Consiglio
Il presidente
V. JUKNA

(1) GU L 97 dell'1.4.2004, pag. 53.

(2) GU L 294 del 13.11.2007, pag. 23.

PROTOCOLLO**recante modifica della convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 1963**

GLI STATI PARTI DEL PRESENTE PROTOCOLLO,

CONSIDERANDO che è auspicabile modificare la convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 21 maggio 1963, al fine di estenderne il campo di applicazione, aumentare l'importo della responsabilità dell'esercente di un impianto nucleare e migliorare gli strumenti atti a garantire un risarcimento adeguato ed equo,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

Articolo 1

La convenzione modificata dalle disposizioni del presente protocollo è la Convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 21 maggio 1963, in appresso denominata «convenzione di Vienna del 1963».

Articolo 2

L'articolo I della convenzione di Vienna del 1963 è così modificato:

1) il paragrafo 1, lettera j), è così modificato:

a) la parola «e» è soppressa alla fine del punto ii) ed è aggiunta alla fine del punto iii);

b) è inserito il seguente punto iv):

«iv) ogni altro impianto in cui si trovino combustibili nucleari o prodotti o rifiuti radioattivi, come stabilito periodicamente dal Consiglio dei governatori dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica.»;

2) il paragrafo 1, lettera k), è sostituito dal seguente:

«k) per "danno nucleare" si intende:

i) la perdita di vite umane o lesioni personali;

ii) la perdita di beni o danni materiali;

e, per ciascuna delle seguenti categorie, nella misura determinata dal diritto del foro competente:

iii) la perdita economica risultante da una perdita o da un danno di cui ai punti i) e ii), sempre che non siano inclusi in detti punti, se subiti da una persona legittimata a chiedere il risarcimento di tale perdita o danno;

iv) il costo delle misure di reintegro di un ambiente degradato, salvo nel caso di un degrado di entità trascurabile, se tali misure sono effettivamente adottate o devono esserlo e sempre che tale costo non sia incluso nel punto ii);

v) il mancato guadagno connesso a un interesse economico in un qualsiasi utilizzo o godimento dell'ambiente, che risulti da un significativo degrado di tale ambiente e sempre che tale mancato guadagno non sia incluso nel punto ii);

vi) il costo delle misure preventive e di ogni altra perdita o danno causato da tali misure;

vii) qualsiasi altro danno economico, diverso da quelli generati dal degrado ambientale, se ammesso dal diritto generale in materia di responsabilità civile del foro competente;

nel caso dei punti da i) a v) e vii), nella misura in cui la perdita o il danno derivi o risulti da radiazioni ionizzanti emesse da qualsiasi sorgente di radiazioni situata all'interno di un impianto nucleare o emesse da combustibili nucleari o da prodotti o rifiuti radioattivi che si trovino in un impianto nucleare, o emesse da sostanze nucleari che provengano da un impianto nucleare o che vi abbiano origine o che vi siano inviate, sia che la perdita o il danno risulti dalle proprietà radioattive di tali materie, sia che tale perdita o danno risulti dalla combinazione di queste proprietà con le proprietà tossiche, esplosive o altre proprietà pericolose di tali materie.»;

3) il paragrafo 1, lettera l), è sostituito dal seguente:

«l) "incidente nucleare": qualsiasi fatto o successione di fatti aventi la stessa origine, che causa un danno nucleare o costituisce, ma soltanto per quanto riguarda le misure preventive, una minaccia grave ed imminente di tale danno.»;

4) al paragrafo 1, dopo la lettera l), sono aggiunte le quattro nuove seguenti lettere m), n), o) e p):

«m) "misure di reintegro": qualsiasi misura ragionevole approvata dalle autorità competenti dello Stato in cui le misure sono adottate e che mira a reintegrare o a ristabilire componenti danneggiati o distrutti dell'ambiente, o a introdurre, laddove ciò sia ragionevole, l'equivalente di tali componenti nell'ambiente. Il diritto dello Stato in cui il danno nucleare è subito determina chi è abilitato ad adottare tali misure;

n) "misure preventive": qualsiasi misura ragionevole da chiunque adottata dopo il verificarsi di un incidente nucleare per prevenire o ridurre al minimo i danni di cui alla lettera k), punti da i) a v) o vii), fatta salva l'approvazione delle autorità competenti, se ciò è richiesto dalla legislazione dello Stato in cui la misura è stata adottata;

o) "misure ragionevoli": qualsiasi provvedimento considerato adeguato e proporzionato dal diritto del foro competente in considerazione di tutte le circostanze, ad esempio:

i) la natura e l'ampiezza del danno nucleare subito oppure, nel caso delle misure preventive, la natura e l'ampiezza del rischio di tale danno;

ii) il grado di probabilità, nel momento in cui queste misure sono adottate, che esse siano efficaci; e

iii) le pertinenti conoscenze tecniche e scientifiche;

p) "diritto speciale di prelievo" in appreso "DSP": l'unità di conto definita e utilizzata dal Fondo monetario internazionale per le proprie operazioni e transazioni.»;

5) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare può, se la limitata entità dei rischi lo consente, escludere un impianto nucleare o piccole quantità di sostanze nucleari dall'applicazione della presente convenzione, a condizione che:

a) per quanto riguarda gli impianti nucleari, i criteri di tale esclusione siano stati stabiliti dal Consiglio dei governatori dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica e l'esclusione operata dallo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare soddisfi tali criteri; e

b) per quanto riguarda le piccole quantità di sostanze nucleari, i limiti massimi per l'esclusione di tali quantità siano stati stabiliti dal Consiglio dei governatori dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica e l'esclusione operata dallo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare rispetti tali limiti.

Il Consiglio dei governatori procede periodicamente a una revisione dei criteri di esclusione degli impianti nucleari e dei limiti massimi per l'esclusione di piccoli quantitativi di sostanze nucleari.»

Articolo 3

Dopo l'articolo I della convenzione di Vienna del 1963 sono aggiunti i seguenti due nuovi articoli I bis e I ter:

«Articolo I bis

1. La presente convenzione si applica ai danni nucleari, ovunque subiti.

2. Tuttavia, la legislazione dello Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare può escludere dall'applicazione della presente convenzione i danni subiti:

a) nel territorio di uno Stato non contraente; oppure

b) in qualsiasi zona marittima stabilita da uno Stato non contraente in conformità del diritto internazionale del mare.

3. Un'esclusione in virtù del paragrafo 2 può essere applicata solo nei confronti di uno Stato non contraente che, alla data dell'incidente:

a) ha un impianto nucleare nel suo territorio o in qualsiasi zona marittima da esso stabilita conformemente al diritto internazionale del mare; e

b) non offre vantaggi equivalenti su base di reciprocità.

4. Qualsiasi esclusione in virtù del paragrafo 2 non pregiudica i diritti di cui all'articolo IX, paragrafo 2, lettera a) e qualsiasi esclusione in virtù del paragrafo 2, lettera b), del presente articolo non si estende ai danni subiti a bordo di una nave o di un aeromobile.

Articolo 1 ter

La presente convenzione non si applica agli impianti nucleari utilizzati per scopi non pacifici.»

Articolo 4

L'articolo II della convenzione di Vienna del 1963 è così modificato:

1) alla fine del paragrafo 3, lettera a), è aggiunto quanto segue:

«Lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare può limitare l'importo dei fondi pubblici allocati per incidente all'eventuale differenza tra gli importi così stabiliti e l'importo stabilito in applicazione dell'articolo V, paragrafo 1.»;

2) alla fine del paragrafo 4 è aggiunto quanto segue:

«Lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare può limitare l'importo dei fondi pubblici allocati conformemente a quanto previsto al paragrafo 3, lettera a), del presente articolo.»;

3) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. Nessuno è responsabile di una perdita o di un danno che non è un danno nucleare ai sensi dell'articolo I, paragrafo 1, lettera k), ma che avrebbe potuto essere considerato come tale conformemente alle disposizioni di tale lettera.»

Articolo 5

Dopo la prima frase dell'articolo III della convenzione di Vienna del 1963 è aggiunto quanto segue:

«Tuttavia, lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare può derogare a tale obbligo nel caso di un trasporto effettuato interamente all'interno del proprio territorio.»

Articolo 6

L'articolo IV della convenzione di Vienna del 1963 è così modificato:

1) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. L'esercente non è responsabile, ai sensi della presente convenzione, di un danno nucleare se dimostra che il danno è direttamente riconducibile ad atti di conflitto armato, di ostilità, di guerra civile o d'insurrezione.»;

2) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. L'esercente non è responsabile ai sensi della presente convenzione del danno nucleare causato:

a) all'impianto nucleare stesso e ad ogni altro impianto nucleare, anche in fase di costruzione, che si trovi sul sito in cui è installato quell'impianto; e

b) ai beni che si trovino su quello stesso sito e che siano o debbano essere utilizzati in connessione con uno o l'altro di quegli impianti.»;

3) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. Il risarcimento di un danno causato al mezzo di trasporto sul quale le sostanze nucleari in questione si trovavano al momento dell'incidente nucleare non ha come effetto quello di ridurre la responsabilità dell'esercente rispetto ad altri danni sino ad un importo inferiore a 150 milioni di DSP, o a un importo maggiore stabilito dalla legislazione di una parte contraente, o a un importo stabilito in applicazione dell'articolo V, paragrafo 1, lettera c).»;

4) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

«7. Nessuna disposizione della presente convenzione pregiudica la responsabilità di una persona fisica che abbia causato, mediante un'azione o un'omissione compiuta con dolo, un danno nucleare per il quale l'esercente, in virtù del paragrafo 3 o 5 del presente articolo, non è responsabile ai sensi della presente convenzione.»

Articolo 7

- 1) L'articolo V della convenzione di Vienna del 1963 è sostituito dal seguente:

«1. Lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare può limitare la responsabilità dell'esercente per ciascun incidente nucleare:

- a) a un importo non inferiore a 300 milioni di DSP; oppure
- b) a un importo non inferiore a 150 milioni di DSP, a condizione che al di là di tale importo e fino a concorrenza di almeno 300 milioni di DSP, lo Stato metta a disposizione fondi pubblici destinati a risarcire danni nucleari; oppure
- c) per un periodo massimo di 15 anni a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente protocollo, a un importo transitorio non inferiore a 100 milioni di DSP per un incidente nucleare verificatosi nel corso di tale periodo. Può essere stabilito un importo inferiore a 100 milioni di DSP, a condizione che lo Stato renda disponibili i fondi pubblici ad integrazione dell'importo di 100 milioni di DSP per risarcire danni nucleari.

2. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, in considerazione della natura dell'impianto nucleare o delle sostanze nucleari in causa e delle prevedibili conseguenze di un incidente che li coinvolga, lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare può stabilire un limite di responsabilità dell'esercente meno elevato, a condizione che in nessun caso l'importo in tal modo stabilito sia inferiore a 5 milioni di DSP, e che lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare assicuri che siano resi disponibili fondi pubblici a concorrenza dell'importo stabilito conformemente al paragrafo 1.

3. Gli importi stabiliti dallo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare di cui l'esercente è responsabile conformemente ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo e al paragrafo 6 dell'articolo IV si applicano indipendentemente dal luogo in cui si è verificato l'incidente nucleare.»

- 2) dopo l'articolo V, sono aggiunti i seguenti quattro nuovi articoli V *bis*, V *ter*, V *quater* e V *quinqüies*:

«Articolo V bis

1. Gli interessi e le spese liquidati da un giudice in azioni legali di risarcimento di danni nucleari sono dovuti in aggiunta agli importi di cui all'articolo V.

2. Gli importi di cui all'articolo V e all'articolo IV, paragrafo 6, possono essere convertiti in moneta nazionale in cifra tonda.

Articolo V ter

Ciascuna parte contraente prende le disposizioni necessarie affinché le persone che hanno subito danni nucleari possano far valere i loro diritti ad un risarcimento senza dover intentare procedimenti separati a seconda dell'origine dei fondi destinati a tale risarcimento.

Articolo V quater

1. Se i tribunali aventi competenza giurisdizionale sono quelli di una parte contraente diversa dallo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare, i fondi pubblici necessari di cui all'articolo V, paragrafo 1, alle lettere b) e c), e dell'articolo VII, del paragrafo 1, nonché gli interessi e le spese accordati dal tribunale, possono essere messi a disposizione dalla prima parte contraente. Lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare è tenuto a rimborsare all'altra parte contraente qualsiasi importo versato. Queste due parti contraenti stabiliscono di comune accordo le modalità del rimborso.

2. Se i tribunali aventi competenza giurisdizionale sono quelli di una parte contraente diversa dallo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare, la parte contraente i cui giudici sono competenti prende tutti i provvedimenti necessari per consentire allo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare di intervenire nel procedimento e prendere parte a qualunque accordo relativo al risarcimento.

Articolo V quinqüies

1. Su richiesta di un terzo delle parti contraenti, il direttore generale dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica convoca una riunione delle parti contraenti per modificare i limiti di responsabilità di cui all'articolo V.

2. Le modifiche sono adottate a maggioranza di due terzi delle parti contraenti presenti e votanti, purché almeno la metà delle parti contraenti sia presente al momento della votazione.

3. In sede di esame delle proposte di modifica dei limiti, la riunione delle parti contraenti tiene conto, tra l'altro, del rischio di danni derivanti da un incidente nucleare, delle variazioni dei valori monetari e della capacità del mercato assicurativo.
4. a) Il Direttore generale dell'AIEA notifica ciascuna modifica adottata conformemente al paragrafo 2 a tutte le parti contraenti per accettazione. La modifica si considera accettata al termine di un periodo di 18 mesi dopo la notifica, a condizione che almeno un terzo delle parti contraenti abbia comunicato al direttore generale dell'AIEA, al momento dell'adozione della modifica da parte della riunione, che accettavano la modifica in questione. Una modifica accettata conformemente al presente paragrafo entra in vigore 12 mesi dopo l'accettazione delle parti contraenti che l'hanno accettata.

b) Se, entro un termine di 18 mesi dalla data di notifica di accettazione, una modifica non è stata accettata conformemente alle disposizioni della lettera a), la modifica si considera respinta.
5. Nei confronti di ciascuna parte contraente che accetta una modifica dopo che è stata accettata, ma non è ancora entrata in vigore o dopo la sua entrata in vigore in conformità del paragrafo 4, la modifica entra in vigore 12 mesi dopo la sua accettazione di tale parte contraente.
6. Uno Stato che diventa parte della presente convenzione dopo l'entrata in vigore di una modifica in conformità del paragrafo 4 e che non abbia espresso l'intenzione contraria, è considerato:
 - a) parte della presente convenzione così modificata; e
 - b) parte della convenzione non modificata nei confronti di qualsiasi Stato che è parte non vincolata dalla modifica.»

Articolo 8

L'articolo VI della convenzione di Vienna del 1963 è così modificato:

1) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

- «1. a) Il diritto al risarcimento ai sensi della presente convenzione si estingue se l'azione non è intentata:
 - i) in caso di decesso o di lesioni personali, entro trent'anni a decorrere dalla data dell'incidente nucleare;
 - ii) in caso di ogni altro danno nucleare, entro dieci anni a decorrere dalla data dell'incidente nucleare.
- b) Tuttavia se, conformemente al diritto dello Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare, la responsabilità dell'esercente è coperta da assicurazione o altra garanzia finanziaria, compresi fondi statali, per un periodo più lungo, il diritto del foro competente può disporre che il diritto al risarcimento nei confronti dell'esercente si estingua alla scadenza di tale periodo più lungo, che non deve superare il periodo in cui la sua responsabilità è così coperta conformemente al diritto dello Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare.
- c) Le azioni di risarcimento in caso di decesso o di lesioni personali o, se è previsto un termine più lungo conformemente alla lettera b), di altri danni, intentate dopo un periodo di dieci anni dalla data dell'incidente nucleare non pregiudicano in alcun caso il diritto al risarcimento ai sensi della presente convenzione di una persona che abbia intentato un'azione nei confronti dell'esercente prima della scadenza di tale periodo.»

2) il paragrafo 2 è soppresso;

3) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

- «3. Il diritto al risarcimento ai sensi della convenzione è soggetto a prescrizione o decadenza, come stabilito dal diritto del foro competente, se un'azione non è intentata entro tre anni a decorrere dalla data in cui la persona lesa è venuta a conoscenza, o avrebbe ragionevolmente dovuto essere venuta a conoscenza del danno e dell'esercente responsabile, senza che i termini stabiliti al paragrafo 1, lettere a) e b), possano essere oltrepassati.»

Articolo 9

L'articolo VII è così modificato:

- 1) alla fine del paragrafo 1 sono aggiunte le seguenti due frasi e il paragrafo così modificato diventa la lettera a) di detto paragrafo:

«Qualora la responsabilità dell'esercente sia illimitata, lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare può fissare un limite alla garanzia finanziaria dell'esercente responsabile, a condizione che tale limite non sia inferiore a 300 milioni di DSP. Lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare provvede al pagamento del risarcimento del danno nucleare, riconosciuto come a carico dell'esercente, fornendo le somme necessarie qualora l'assicurazione o altra garanzia finanziaria non sia adeguata a pagare tale risarcimento, fino a concorrenza di un importo che non può essere superiore alla garanzia finanziaria da fornire in applicazione del presente paragrafo.»

- 2) al paragrafo 1 è aggiunta la seguente lettera b):

«b) Fatta salva la lettera a) del presente paragrafo, quando la responsabilità dell'esercente è illimitata, in considerazione della natura dell'impianto nucleare o delle sostanze nucleari in causa e delle prevedibili conseguenze di un incidente che li coinvolga, lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare può fissare un importo della garanzia finanziaria dell'esercente meno elevato, a condizione che in nessun caso l'importo in tal modo stabilito sia inferiore a 5 milioni di DSP, e che lo Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare garantisca il pagamento del risarcimento per danni nucleari riconosciuto come a carico dell'esercente, fornendo i fondi necessari, nella misura in cui la copertura della garanzia finanziaria sia insufficiente a soddisfare tali richieste, e fino a concorrenza del limite di cui alla lettera a) del presente paragrafo.»

- 3) al paragrafo 3, i termini «o disposizioni dell'articolo V, paragrafo 1, lettere b) e c)» sono inseriti dopo i termini «del presente articolo».

Articolo 10

L'articolo VIII della convenzione di Vienna del 1963 è così modificato:

- 1) l'articolo VIII diventa il paragrafo 1 di detto articolo;
- 2) è aggiunto il seguente paragrafo 2:

«2. Fatta salva l'applicazione della norma di cui all'articolo VI, paragrafo 1, lettera c), quando per le azioni intentate nei confronti dell'esercente il danno da risarcire in forza della presente convenzione superi o possa superare l'importo massimo reso disponibile a norma dell'articolo V, paragrafo 1, nella distribuzione del risarcimento è data priorità alle richieste di risarcimento nei casi di decesso o di lesioni personali.»

Articolo 11

Alla fine dell'articolo X della convenzione di Vienna del 1963, è aggiunta la seguente frase:

«Il diritto di ricorso previsto dal presente articolo può essere esteso anche a favore dello Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare nella misura in cui esso abbia fornito fondi pubblici in applicazione della presente convenzione.»

Articolo 12

L'articolo XI della convenzione di Vienna del 1963 è così modificato:

- 1) è aggiunto il seguente paragrafo 1 bis:

«1 bis. Quando un incidente nucleare si verifica nello spazio della zona economica esclusiva di una parte contraente o, se la suddetta zona non è stata costituita, in uno spazio che non si estenderebbe al di là dei confini di una zona economica esclusiva se tale zona fosse stata costituita, i tribunali di questa parte sono i soli competenti, ai fini della presente convenzione, per statuire sulle azioni relative al danno nucleare risultante da tale incidente. La frase che precede si applica se la parte contraente interessata ha notificato tale spazio al depositario prima dell'incidente nucleare. Nulla di quanto contenuto nel presente paragrafo può essere interpretato nel senso di autorizzare l'esercizio della competenza giurisdizionale in modo contrario al diritto internazionale del mare, compresa la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.»

2) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Se l'incidente nucleare si verifica al di fuori del territorio delle parti contraenti o di una zona notificata in applicazione del paragrafo 1 bis, o quando il luogo dell'incidente nucleare non può essere determinato con certezza, la competenza esclusiva spetta ai tribunali della parte contraente nel cui territorio è situato l'impianto nucleare di cui l'esercente è responsabile.»

3) al paragrafo 3, prima riga, e alla lettera b), dopo la cifra «1», inserire «, 1 bis»;

4) è aggiunto il seguente nuovo paragrafo 4:

«4. La parte contraente i cui tribunali sono competenti prende i provvedimenti necessari affinché un unico suo tribunale abbia competenza a statuire su un determinato incidente nucleare.»

Articolo 13

Dopo l'articolo XI è aggiunto il seguente nuovo articolo XI bis:

«Articolo XI bis

La parte contraente i cui tribunali sono competenti adotta, per le azioni di risarcimento di danni nucleari, le disposizioni necessarie affinché:

- a) ogni Stato possa intentare un'azione per conto delle persone che hanno subito danni nucleari, che sono cittadini di questo Stato o che sono domiciliate o residenti nel suo territorio, e che vi hanno acconsentito; e
- b) ogni persona possa intentare un'azione legale per far valere, in forza della presente convenzione, i diritti da essa acquisiti per surroga o cessione.»

Articolo 14

L'articolo XII della convenzione di Vienna del 1963 è sostituito dal seguente:

«Articolo XII

1. Una sentenza pronunciata da un tribunale di una parte contraente che esercita la competenza giurisdizionale e che non possa più essere oggetto di ricorso ordinario è riconosciuta, salvo qualora:

- a) sia stata ottenuta con la frode;
- b) alla parte contro la quale è stata pronunciata la sentenza non è stata data l'opportunità di presentare la propria difesa in condizioni eque; oppure
- c) la sentenza sia contraria all'ordine pubblico della parte contraente nel cui territorio deve essere riconosciuta, o non è conforme alle norme fondamentali della giustizia.

2. Una sentenza riconosciuta conformemente al paragrafo 1 del presente articolo e la cui esecuzione sia richiesta nelle forme ritualmente previste dalla legge della parte contraente in cui è chiesta l'esecuzione, diventa esecutiva alla stregua di una sentenza emessa da un tribunale di detta parte contraente. Non è ammesso un riesame del merito della richiesta sulla quale è stata pronunciata la sentenza.»

Articolo 15

L'articolo XIII della convenzione di Vienna del 1963 è così modificato:

1) l'articolo XIII diventa il paragrafo 1 di detto articolo;

2) è aggiunto il seguente nuovo paragrafo 2:

«2. Fatto salvo il paragrafo 1 del presente articolo, per la parte di danni nucleari il cui risarcimento risultasse superiore all'ammontare di 150 milioni di DSP, la legislazione dello Stato nel cui territorio è situato l'impianto nucleare può derogare alle disposizioni della presente convenzione in materia di danni nucleari subiti nel territorio, o in qualsiasi zona marittima stabilita in conformità del diritto internazionale del mare, di un altro Stato che, alla data dell'incidente, ha un impianto nucleare in tale territorio, nella misura in cui esso non offra vantaggi reciproci di importo equivalente.»

Articolo 16

L'articolo XVIII della convenzione di Vienna del 1963 è sostituito dal seguente:

«La presente convenzione non pregiudica i diritti e gli obblighi di alcuna parte contraente in applicazione delle norme generali del diritto pubblico internazionale.»

Articolo 17

Dopo l'articolo XX della convenzione di Vienna del 1963 è aggiunto il seguente nuovo Articolo XX bis:

«Articolo XX bis

1. Nel caso di una controversia tra parti contraenti relativa all'interpretazione o all'applicazione della presente convenzione, le parti interessate si consultano in vista di dirimere tale controversia per via negoziale o con altre modalità di conciliazione amichevole che sia loro accettabile.

2. Se una controversia di cui al paragrafo 1 del presente articolo non è risolta nei sei mesi dalla domanda di consultazione prevista al paragrafo 1, essa viene sottoposta, su richiesta di una delle parti nella controversia, ad arbitrato o deferita per decisione alla Corte internazionale di giustizia. Qualora, entro i sei mesi successivi alla richiesta di arbitrato, le parti nella controversia non riescano ad accordarsi sull'organizzazione dell'arbitrato stesso, una delle parti può chiedere al presidente della Corte internazionale di giustizia o al segretario generale delle Nazioni Unite di designare uno o più arbitri. In caso di conflitto fra le richieste delle parti nella controversia, prevale la richiesta fatta al segretario generale delle Nazioni Unite.

3. Al momento della ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione, uno Stato può dichiarare che non si considera vincolato da una o da entrambe le procedure di composizione delle controversie previste al paragrafo 2 del presente articolo. Le altre parti contraenti non sono vincolate da una procedura di composizione delle controversie prevista al paragrafo 2 del presente articolo nei confronti di una parte contraente per la quale sia in vigore siffatta dichiarazione.

4. Una parte contraente che abbia reso una dichiarazione in conformità del paragrafo 3 del presente articolo può ritirarla in qualsiasi momento mediante notifica indirizzata al depositario.»

Articolo 18

1. Gli articoli da XX a XXV, paragrafi 2, 3, l'articolo XXVI, paragrafo 1, gli articoli XXVII e XXIX della convenzione di Vienna del 1963 sono soppressi.

2. La convenzione di Vienna del 1963 e il presente protocollo sono, tra le parti contraenti del presente protocollo, letti ed interpretati congiuntamente come un unico testo denominato Convenzione di Vienna del 1997 relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari.

Articolo 19

1. Uno Stato che è parte contraente del presente protocollo, ma non è parte della convenzione di Vienna del 1963 è vincolato dalle disposizioni della convenzione modificata dal presente protocollo nei confronti di altri Stati che siano parte del protocollo, e salvo che abbia espresso l'intenzione contraria al momento del deposito di uno strumento di cui all'articolo 20, esso è vincolato dalle disposizioni della convenzione di Vienna del 1963 nei confronti degli Stati che ne sono parti contraenti.

2. Nulla di quanto contenuto nel presente protocollo pregiudica gli obblighi di uno Stato che sia parte della convenzione di Vienna del 1963 e del presente protocollo nei confronti di uno Stato che è parte contraente della convenzione di Vienna del 1963, ma non del presente protocollo.

Articolo 20

1. Il presente protocollo è aperto alla firma di tutti gli Stati presso la sede dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica a Vienna dal 29 settembre 1997 fino alla sua entrata in vigore.

2. Il presente protocollo è sottoposto a ratifica, accettazione o approvazione degli Stati che lo hanno firmato.

3. Uno Stato che non abbia firmato il presente protocollo può aderirvi successivamente alla sua entrata in vigore.

4. Gli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione sono depositati presso il Direttore generale dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica, che è designato depositario del presente protocollo.

Articolo 21

1. Il presente protocollo entra in vigore tre mesi dopo la data di deposito del quinto strumento di ratifica, accettazione o approvazione.

2. Per ogni Stato che ratifichi, accetti, approvi il presente protocollo o vi aderisca dopo il deposito del quinto strumento di ratifica, accettazione o approvazione, il presente protocollo entra in vigore tre mesi dopo la data di deposito dello strumento appropriato da parte di tale Stato.

Articolo 22

1. Ogni parte contraente può denunciare il presente protocollo mediante notifica scritta indirizzata al depositario.

2. La denuncia prende effetto un anno dopo la data in cui il depositario ne riceve la notifica.

3. Tra le parti contraenti del presente protocollo, la denuncia di una parte della convenzione di Vienna del 1963 in conformità dell'articolo XXVI della medesima non si intende come denuncia della convenzione di Vienna del 1963 modificata dal presente protocollo.

4. Nonostante la denuncia del presente protocollo ad opera di una parte contraente in conformità del presente articolo, le disposizioni del presente protocollo rimangono applicabili a qualsiasi danno nucleare causato da un incidente nucleare verificatosi prima della data in cui tale denuncia prende effetto.

Articolo 23

Il depositario notifica tempestivamente agli Stati parte e a tutti gli altri Stati:

- a) ciascuna firma del presente protocollo;
- b) ciascun deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione;
- c) l'entrata in vigore del presente protocollo;
- d) ciascuna notifica ricevuta in conformità del paragrafo 1 *bis*, dell'articolo XI;
- e) le domande di convocazione di una conferenza di revisione conformemente all'articolo XXVI della convenzione di Vienna del 1963 e di riunione delle parti contraenti in applicazione dell'articolo V *quinquies* della convenzione di Vienna del 1963 modificata dal presente protocollo;
- f) le notifiche delle denunce ricevute conformemente all'articolo 22 e altre pertinenti notifiche relative al presente protocollo.

Articolo 24

1. L'originale del presente protocollo, i cui testi in lingua araba, cinese, inglese, francese, russa e spagnola fanno ugualmente fede, è depositato presso il depositario.

2. L'Agenzia internazionale per l'energia atomica redige la versione consolidata della convenzione di Vienna del 1963 modificata dal presente protocollo nelle lingue araba, cinese, inglese, francese, russa e spagnola, che figura nell'allegato del presente protocollo.

3. Il depositario trasmette a tutti gli Stati copie certificate conformi del presente protocollo, corredato della versione consolidata della convenzione di Vienna del 1963, modificata dal presente protocollo.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tal fine, hanno firmato il presente protocollo.

Fatto a Vienna, il dodici settembre millenovecentonovantasette.

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 785/2013 DELLA COMMISSIONE

del 14 agosto 2013

recante approvazione di una modifica non minore del disciplinare di una denominazione registrata nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Miel de La Alcarria (DOP)]

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 52, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 1151/2012 ha abrogato e sostituito il regolamento (CE) n. 510/2006 del Consiglio, del 20 marzo 2006, relativo alla protezione delle indicazioni geografiche e delle denominazioni d'origine dei prodotti agricoli e alimentari ⁽²⁾.
- (2) A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (CE) n. 510/2006, la Commissione ha esaminato la domanda della Spagna relativa all'approvazione di una modifica del disciplinare dell'indicazione geografica protetta «Miel de La Alcarria», registrata con il regolamento (CE) n. 1107/96 della Commissione ⁽³⁾.

- (3) Non trattandosi di una modifica minore, la Commissione ha pubblicato la domanda di modifica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁴⁾ a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 510/2006. Poiché alla Commissione non è stata presentata alcuna dichiarazione di opposizione ai sensi dell'articolo 7 del suddetto regolamento, la modifica del disciplinare deve essere approvata,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

È approvata la modifica del disciplinare pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* relativa alla denominazione che figura nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 14 agosto 2013

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Johannes HAHN
Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 93 del 31.3.2006, pag. 12.

⁽³⁾ GU L 148 del 21.6.1996, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU C 302 del 6.10.2012, pag. 24.

ALLEGATO

Prodotti agricoli destinati al consumo umano elencati nell'allegato I del trattato:

Classe 1.4. Altri prodotti di origine animale (uova, miele, prodotti lattiero-caseari ad eccezione del burro, ecc.)

SPAGNA

Miel de La Alcarria (DOP)

REGOLAMENTO (UE) N. 786/2013 DELLA COMMISSIONE

del 16 agosto 2013

che modifica l'allegato III del regolamento (CE) n. 853/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i limiti consentiti delle yessotossine nei molluschi bivalvi vivi

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 853/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che stabilisce norme specifiche in materia di igiene per gli alimenti di origine animale ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10, paragrafo 1, lettera d),

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 853/2004 fissa norme specifiche in materia di igiene degli alimenti di origine animale per gli operatori del settore alimentare. Tale regolamento stabilisce che gli operatori del settore alimentare devono garantire che i molluschi bivalvi vivi immessi sul mercato e destinati al consumo umano non contengano biotossine marine in quantità totali, misurate nel corpo intero o nelle parti consumabili separatamente, superiori ai limiti indicati nell'allegato III, sezione VII, capitolo V, dello stesso regolamento. Il punto 2, lettera d), di tale capitolo fissa il limite massimo per le yessotossine a 1 milligrammo di equivalente yessotossine per kilogrammo.
- (2) Nel dicembre 2008, in seguito a una richiesta della Commissione europea, l'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA) ha adottato un parere del gruppo di esperti scientifici sui contaminanti nella catena alimentare relativo alle biotossine marine nei molluschi e nei crostacei — gruppo delle yessotossine ⁽²⁾. Secondo tale parere, in una serie di studi sulla tossicità acuta non sono stati osservati letalità né sintomi clinici di tossicità dopo la somministrazione di yessotossine per via orale. L'EFSA ha inoltre concluso che una porzione di molluschi e crostacei non deve contenere più di 3,75 mg di equiva-

lente yessotossine/kg. Questo livello è superiore al limite attuale fissato all'allegato III, sezione VII, capitolo V, punto 2, lettera d), del regolamento (CE) n. 853/2004.

- (3) La 32^a riunione del Comitato CODEX per i pesci ed i prodotti della pesca (1-5 ottobre 2012) ha confermato l'esclusione delle yessotossine dall'elenco delle biotossine marine da esaminare a livello internazionale.
- (4) Alla luce del parere dell'EFSA e delle conclusioni della 32^a riunione del Comitato Codex per i pesci ed i prodotti della pesca, è opportuno aumentare il limite attuale per le yessotossine a 3,75 mg di equivalente yessotossine/kg.
- (5) Occorre pertanto modificare di conseguenza l'allegato III del regolamento (CE) n. 853/2004.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali e ad esse non si sono opposti né il Parlamento europeo né il Consiglio,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Nell'allegato III, sezione VII, capitolo V, punto 2, del regolamento (CE) n. 853/2004, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) yessotossine: 3,75 mg di equivalente yessotossine/kg.».

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 16 agosto 2013

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ GU L 139 del 30.4.2004, pag. 55.⁽²⁾ *The EFSA Journal* (2009), 907, 1-62.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 787/2013 DELLA COMMISSIONE

del 16 agosto 2013

relativo all'autorizzazione di un preparato di *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) come additivo nei mangimi per tacchini da ingrasso e tacchini allevati per la riproduzione (titolare dell'autorizzazione Kemin Europa N.V.)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

della Commissione ⁽³⁾ e per i suinetti svezzati e i suidi svezzati diversi da *Sus scrofa domesticus* dal regolamento di esecuzione (UE) n. 306/2013 della Commissione ⁽⁴⁾.

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

(5) Nel parere del 13 marzo 2013 ⁽⁵⁾ l'Autorità europea per la sicurezza alimentare («l'Autorità») ha confermato le sue precedenti conclusioni secondo cui si presume che il preparato di *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) sia sicuro, alle condizioni di impiego proposte, per la salute umana e animale e per l'ambiente. L'Autorità ha inoltre concluso che l'additivo può migliorare il rendimento zootecnico dei tacchini da ingrasso e che tale conclusione può essere estesa ai tacchini allevati per la riproduzione. L'Autorità non ritiene che siano necessarie prescrizioni specifiche per un monitoraggio successivo alla commercializzazione. Essa ha verificato anche il rapporto sul metodo di analisi dell'additivo per mangimi presentato dal laboratorio di riferimento istituito dal regolamento (CE) n. 1831/2003.

visto il regolamento (CE) n. 1831/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2003, sugli additivi destinati all'alimentazione animale ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 1831/2003 disciplina l'autorizzazione degli additivi destinati all'alimentazione animale e definisce i motivi e le procedure per il rilascio di tale autorizzazione.

(6) La valutazione del preparato di *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) dimostra che sono soddisfatte le condizioni di autorizzazione stabilite all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1831/2003. Si autorizza pertanto l'impiego di tale preparato come specificato nell'allegato del presente regolamento.

(2) In conformità all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1831/2003 è stata presentata una domanda per un nuovo impiego di un preparato di *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737). Tale domanda era corredata delle informazioni dettagliate e dei documenti prescritti all'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1831/2003.

(7) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

(3) La domanda concerne l'autorizzazione di un nuovo impiego di *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) come additivo nei mangimi per tacchini da ingrasso e tacchini allevati per la riproduzione, da classificare nella categoria «additivi zootecnici».

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il preparato specificato nell'allegato, appartenente alla categoria «additivi zootecnici» e al gruppo funzionale «stabilizzatori della flora intestinale», è autorizzato come additivo nell'alimentazione animale alle condizioni stabilite nell'allegato.

(4) L'impiego di tale preparato di *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) è stato autorizzato per dieci anni per i polli da ingrasso dal regolamento (UE) n. 107/2010 della Commissione ⁽²⁾, per galline ovaiole, anatre da ingrasso, quaglie, fagiani, pernici, faraone, piccioni, oche da ingrasso e struzzi dal regolamento di esecuzione (UE) n. 885/2011

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

⁽¹⁾ GU L 268 del 18.10.2003, pag. 29.

⁽²⁾ GU L 36 del 9.2.2010, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 229 del 6.9.2011, pag. 3.

⁽⁴⁾ GU L 91 del 3.4.2013, pag. 5.

⁽⁵⁾ EFSA Journal 2013; 11(4):3176.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 16 agosto 2013

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO

Numero di identificazione dell'additivo	Nome del titolare dell'autorizzazione	Additivo	Composizione, formula chimica, descrizione, metodo di analisi	Specie o categoria di animali	Età massima	Tenore minimo	Tenore massimo	Altre disposizioni	Fine del periodo di autorizzazione
						CFU/kg di alimento per animali completo con un tasso di umidità del 12 %			
Categoria: additivi zootecnici. gruppo funzionale: stabilizzatori della flora intestinale									
4b1823	Kemin Europa N.V.	<i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737)	<p><i>Composizione dell'additivo</i></p> <p>Preparato di <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737) con un tenore minimo di 1×10^{10} CFU/g di additivo</p> <p>Forma solida</p> <p><i>Caratterizzazione della sostanza attiva</i></p> <p>Spore vitali di <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737)</p> <p><i>Metodo di analisi</i> ⁽¹⁾</p> <p>Conteggio: metodo di diffusione su piastra utilizzando triptone soia agar con trattamento termico preventivo dei campioni di mangime.</p> <p>Identificazione: metodo di elettroforesi su gel a campo pulsato (PFGE).</p>	Tacchini da ingrasso e tacchini allevati per la riproduzione	—	1×10^8	—	<p>1. Nelle istruzioni per l'uso dell'additivo e della premiscela indicare le condizioni di conservazione e la stabilità quando incorporato in pellet.</p> <p>2. È consentito l'impiego nei mangimi contenenti i seguenti coccidiostatici autorizzati: diclazuril, cloridrato di robenidina, lasalocid A sodico, maduramicina ammonio o monensin sodico, a condizione che tale coccidiostatico sia autorizzato per la specie in questione.</p>	6 settembre 2023

⁽¹⁾ Ulteriori informazioni sui metodi di analisi sono disponibili al seguente indirizzo del laboratorio di riferimento dell'Unione europea: http://irmm.jrc.ec.europa.eu/EURLs/EURL_feed_additives/Pages/index.aspx

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 788/2013 DELLA COMMISSIONE**del 16 agosto 2013****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,

visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati ⁽²⁾, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione

da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.

- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 136 del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 16 agosto 2013

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Jerzy PLEWA

*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 157 del 15.6.2011, pag. 1.

ALLEGATO

Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice dei paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0709 93 10	TR	133,6
	ZZ	133,6
0805 50 10	AR	107,7
	CL	102,1
	TR	70,0
	UY	105,6
	ZA	99,1
	ZZ	96,9
0806 10 10	EG	186,1
	MA	162,1
	MX	264,4
	TR	158,7
	ZZ	192,8
0808 10 80	AR	193,0
	BR	112,1
	CL	142,9
	CN	75,0
	NZ	122,9
	US	141,8
	ZA	118,7
	ZZ	129,5
0808 30 90	AR	184,1
	CL	146,4
	TR	152,1
	ZA	110,8
	ZZ	148,4
0809 30	TR	148,6
	ZZ	148,6
0809 40 05	BA	50,5
	TR	101,0
	ZZ	75,8

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 1833/2006 della Commissione (GU L 354 del 14.12.2006, pag. 19). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».

DECISIONI

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 2 maggio 2013

relativa all'aiuto di stato SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Société Nationale Corse Méditerranée e della Compagnie Méridionale de Navigation

[notificata con il numero C(2013) 1926]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/435/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

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

visto il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) ⁽²⁾,

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente a detti articoli ⁽³⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettere del 27 settembre, del 30 novembre e del 20 dicembre 2007, la Commissione ha ricevuto una denuncia da parte della società Corsica Ferries in relazione ad aiuti illegali e incompatibili di cui avrebbero beneficiato la Société nationale Corse-Méditerranée (in appresso «SNCM») e la Compagnie Maritime de Navigation (in appresso «CMN»), grazie a una convenzione per la concessione di servizio pubblico (in appresso «CCSP») stipulata tra la Collectivité territoriale de Corse (di seguito «CTC») e l'Office des transports de Corse, l'ente per i trasporti della Corsica (in appresso «OTC»), da una parte, e la SNCM e la CMN, dall'altra. Tale convenzione concerne i collegamenti marittimi tra la Corsica e Marsiglia per il periodo 2007-2013. Con lettere del 20 maggio 2010, del 16 luglio 2010, del 22 marzo 2011, del 22 giugno 2011, del 15 dicembre 2011 e del 10 gennaio 2012, il denunciante ha inviato informazioni complementari a sostegno della propria denuncia.

(2) Con lettere del 17 marzo 2008, del 12 novembre 2008, del 13 ottobre 2011 e del 14 dicembre 2011, la Commissione ha chiesto informazioni complementari alla Francia. Le autorità francesi hanno presentato le loro osservazioni e risposte con lettere, rispettivamente, del 3 giugno 2008, del 14 gennaio 2009, del 7 dicembre 2011 e del 20 gennaio 2012.

(3) Con lettera del 27 giugno 2012 la Commissione ha informato la Francia della sua decisione di avviare il procedimento a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (di seguito «TFUE») in relazione ai potenziali aiuti a favore della SNCM e della CMN contenuti nella CCSP. La decisione della Commissione (in prosieguo la «decisione di avvio») è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁴⁾ il 5 ottobre 2012.

(4) Le autorità francesi hanno presentato le loro osservazioni e risposte alle domande contenute nella decisione di avvio con lettere del 13 luglio 2012, del 7 settembre 2012, del 14 novembre 2012 e del 16 gennaio 2013.

(5) Le società Corsica Ferries, SNCM e CMN hanno presentato le loro osservazioni entro il termine previsto dalla decisione di avvio. La Commissione ha trasmesso queste osservazioni alla Francia con lettere del 22 ottobre 2012 e del 21 dicembre 2012. Le autorità francesi hanno fatto pervenire i loro commenti sulle osservazioni delle parti interessate con lettere del 3 gennaio 2013 e del 12 febbraio 2013.

2. CONTESTO

2.1. I COLLEGAMENTI TRA LA CORSICA E IL CONTINENTE

(6) Come ricordato nella decisione di avvio, la continuità territoriale tra la Corsica e il continente è stata garantita da una prima concessione di 25 anni sottoscritta nel 1976 tra la SNCM e la CMN, da un lato, e lo Stato, dall'altro. Dal 1° gennaio 2012, nell'ambito di una convenzione per la concessione di servizio pubblico stipulata con la Collectivité territoriale e l'OTC per una durata di 5 anni, sono state servite dalla SNCM e dalla CMN solo le linee con partenza da Marsiglia.

⁽¹⁾ GU L 1 del 3.1.1994, pag. 3.

⁽²⁾ GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

⁽³⁾ GU C 301 del 5.10.2012, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU C 301, pag.1.

- (7) Per le altre linee è stato contestualmente previsto un dispositivo di aiuto sociale ⁽⁵⁾. Questo dispositivo così come la sua estensione per il periodo 2007-2013 ⁽⁶⁾ sono stati approvati dalla Commissione.
- (8) Dal 1° luglio 2007 la SNCM e la CMN assicurano i collegamenti tra Marsiglia e la Corsica nel quadro della CCSP stipulata il 7 giugno 2007 (cfr. sezione 2.5). La convenzione in questione scade il 31 dicembre 2013.
- (9) Le principali compagnie che operano sul mercato dei trasporti marittimi tra il continente francese e la Corsica sono la SNCM, la CMN (cfr. sezioni 2.2 e 2.3) e la Corsica Ferries, che effettua servizi in partenza da Tolone e da Nizza.
- (10) Da molti anni i collegamenti con la Corsica sono contrassegnati da una fortissima stagionalità, essendo gran parte del traffico passeggeri concentrato nei mesi estivi. Durante gli anni 2000 il mercato dei trasporti tra la Corsica e il continente francese è stato principalmente caratterizzato dallo sviluppo dell'offerta di servizi di trasporto operati da Tolone, diventato il primo porto di collegamento con la Corsica in termini di traffico. In particolare è opportuno notare che la tendenza all'aumento del traffico da Tolone è antecedente all'introduzione del dispositivo di aiuto sociale nel 2002 e che da allora la tendenza è proseguita ⁽⁷⁾: un andamento che va di pari passo con l'aumento della quota di mercato della Corsica Ferries.

2.2. LA SNCM

- (11) Scelta dal governo francese nel 1976 per assicurare la continuità territoriale con la Corsica, la SNCM è una compagnia marittima con sede sociale a Marsiglia, che offre una copertura completa dei collegamenti marittimi con la Corsica a partire da Marsiglia e da Nizza verso i porti di Ajaccio, Bastia, Calvi, l'Île Rousse, Porto Vecchio e Propriano.
- (12) La SNCM collega inoltre Marsiglia e la Corsica (Ajaccio e Propriano) alla Sardegna (Porto Torres) e collega l'Algeria (Algeri, Skikda, Bejaia, Oran) e la Tunisia a Sète, Marsiglia e Tolone.
- (13) Fino a maggio 2006 la SNCM era detenuta per l'80 % dalla Compagnie générale maritime et financière (CGMF) ⁽⁸⁾ e per il 20 % dalla Société nationale des chemins de fer (SNCF). Il 26 gennaio 2005 il governo francese ha intrapreso un processo di privatizzazione della SNCM accogliendo la candidatura di Butler Capital Partners (38 % delle quote), associato al gruppo Connex, filiale di Veolia (28 % delle quote). Ai dipendenti è stato ceduto il 9 % delle quote mentre lo Stato ha conservato il restante 25 % tramite la CGMF.
- (14) Il processo di privatizzazione prevedeva una clausola risolutiva a favore di Butler Capital Partners e di Veolia che i rilevatori avrebbero potuto invocare in particolare nei seguenti casi:
- in caso di decisione della CTC di lanciare una consultazione in relazione all'aggiudicazione di una convenzione per la concessione di servizio pubblico con decorrenza dal 1° gennaio 2007 non sostanzialmente conforme agli orientamenti adottati dall'Assemblée territoriale de Corse per la gestione delle linee marittime tra Marsiglia e la Corsica a partire dal 1° gennaio 2007 ⁽⁹⁾;
 - in caso di aggiudicazione della concessione a terzi o alla SNCM in condizioni economiche notevolmente degradate.
- (15) Il trasferimento verso il settore privato è stato accompagnato da una serie di misure di ristrutturazione, che sono state oggetti di una procedura distinta in considerazione della normativa sugli aiuti di Stato ⁽¹⁰⁾.
- (16) Il 10 novembre 2008 Butler Capital Partners ha ceduto le sue quote a Veolia Transport, che nel 2011 ha proceduto a una fusione con Transdev dando vita a Veolia

⁽⁵⁾ Tale dispositivo, intitolato «Regime di aiuti individuali a carattere sociale ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 2 del trattato», è destinato non solo ai residenti dell'isola ma anche a determinate categorie sociali e si applica alle linee tra la Corsica e i porti di Tolone e Nizza. Per ogni passeggero ammissibile a una tariffa preferenziale, l'abbattimento tariffario è prefinanziato dalle compagnie di trasporto alle quali questa misura unitaria viene successivamente rimborsata.

⁽⁶⁾ Decisione del 2 luglio 2002 nel procedimento relativo all'aiuto di Stato N 781/2001 – Francia – «Régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse» e decisione del 23 aprile 2007 nel procedimento relativo all'aiuto di Stato N 13/2007 – Francia – «Prolongation du régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse n° N 781/2001».

⁽⁷⁾ Cfr. ad esempio Autorité de la Concurrence, parere n. 12-A-05 del 17 febbraio 2012 relativo ai trasporti marittimi tra la Corsica e il continente, paragrafo 125.

⁽⁸⁾ Il cui capitale è detenuto al 100 % dallo Stato francese.

⁽⁹⁾ Tali orientamenti erano stati emanati il 24 marzo 2006, cfr. sezione 2.4.1.

⁽¹⁰⁾ C 58/2002 (ex N 118/02) – Francia – riguardante le misure che la Francia ha applicato a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM), adottata il 25 febbraio 2003, GU L 61 del 7.2.2004, pag. 13. Il 15 giugno 2005, nella causa T-349/03, il Tribunale ha annullato la decisione del 2003 per via di un'errata valutazione del valore minimo dell'aiuto. A seguito di nuove misure di ristrutturazione, la Commissione ha esteso il procedimento C 58/2002 con una decisione del 13 settembre 2006. La Commissione ha adottato una nuova decisione l'8 luglio 2008 - GU L 255 del 27.8.2009, pag. 180 - che è stata parzialmente annullata dal Tribunale (causa T-565/08) dopo un ricorso presentato dalla Corsica Ferries France. La SNCM e la Francia hanno proposto ricorso di appello volto all'annullamento di questa sentenza dinanzi alla Corte (cause C-533/12 P e C-536/12 P).

Transdev⁽¹¹⁾, che deteneva a quel punto il 66 % delle quote. Il 30 marzo 2012 Veolia Environnement ha concluso un accordo con la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) in base al quale essa avrebbe ripreso il 66 % del capitale della SNCM precedentemente detenuto dall'impresa comune a un prezzo di cessione di 1 euro.

- (17) La SNCM opera attualmente con una flotta di 10 navi, di cui sei traghetti⁽¹²⁾ e quattro navi mercantili miste: la Jean Nicoli⁽¹³⁾, la Pascal Paoli, la Paglia Orba e la Monte d'Oro.

2.3. LA CMN

- (18) La CMN è una società armatrice privata fondata nel 1931 e con sede sociale a Marsiglia, che si occupa prevalentemente di collegamenti marittimi con la Corsica (trasporto merci e passeggeri) e con la Sardegna.
- (19) Prima del 2 ottobre 2009 la CMN era detenuta al 53,1 % dalla Compagnie Méridionale de Participations (CMP), al 45 % dalla SNCM e all'1,9 % dai propri dipendenti. La CMP era a sua volta detenuta per il 55 % dalla Société de travaux industriels et maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), filiale del gruppo STEF-TFE, e per il 45 % dalla Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH), filiale al 100 % della SNCM. Da allora le quote possedute direttamente e indirettamente nella CMN dalla SNCM sono state rilevate dal gruppo STEF. Il gruppo STEF detiene ormai il 97,9 % del capitale della CMN mentre il 2,1 % delle quote è posseduto dai dipendenti.
- (20) La CMN fornisce una parte dei servizi tra la Corsica e Marsiglia su tre linee (Marsiglia-Ajaccio, Marsiglia-Bastia e Marsiglia-Propriano) nell'ambito della CCSP (cfr. sezione 2.5). La compagnia gestisce parallelamente una linea con la Sardegna (Porto Torres) al di fuori della concessione di servizio pubblico. Per adempiere il suo programma di attività nell'ambito della CSP, la CMN dispone di tre navi mercantili miste: la Girolata, la Piana (che ha sostituito la Scandola) e la Kalliste.

2.4. LA CONVENZIONE PER LA CONCESSIONE DI SERVIZIO PUBBLICO 2007-2013

2.4.1. PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE DELLA CCSP

- (21) La Commissione fornisce in questa sede solo una breve sintesi della procedura di assegnazione della CCSP, che viene illustrata *in extenso* nella decisione di avvio.

⁽¹¹⁾ Nel 2011 Veolia Transdev era detenuta in parti uguali da Veolia Environnement e dalla CDC.

⁽¹²⁾ Di questi traghetti, solo il Napoléon Bonaparte e il Danielle Casanova sono stati regolarmente utilizzati dal 2007 per erogare i servizi nell'ambito della CSP. Gli altri quattro traghetti utilizzati dalla SNCM nel 2013 sono il Méditerranée, il Corse, l'île de Beauté e l'Excelsior.

⁽¹³⁾ Nel 2009 la Jean Nicoli ha sostituito la Monte Cinto per assicurare i servizi della CSP.

- (22) Il 24 marzo 2006 l'Assemblée de Corse ha approvato, con delibera n. 06/22, il principio del rinnovo di una concessione di servizio pubblico per i collegamenti marittimi da Marsiglia verso i porti di Bastia, Ajaccio, la Balagne (Ile-Rousse e Calvi), Porto Vecchio e Propriano a partire dal 1° gennaio 2007.

- (23) Un bando di gara è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 27 maggio 2006 e sul quotidiano *Les Échos* il 9 giugno 2006. Sono state presentate quattro offerte⁽¹⁴⁾. A seguito della decisione dell'11 dicembre 2006 del Conseil de la concurrence⁽¹⁵⁾ e della sentenza del 15 dicembre 2006 del Conseil d'Etat⁽¹⁶⁾, la procedura di assegnazione della concessione di servizio pubblico è stata interamente annullata per garantire il rispetto degli obblighi di gara d'appalto.

- (24) Con delibera n. 06/263 AC del 22 dicembre 2006, l'Assemblée de Corse ha deciso di riprendere la procedura di assegnazione della concessione di servizio pubblico e di prorogare la concessione in corso sino al 30 aprile 2007.

- (25) Il 30 dicembre 2006 è stato quindi pubblicato un nuovo bando di gara nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, il 4 gennaio 2007 sul quotidiano *Les Échos* e il 5 gennaio 2007 sul settimanale *Le Journal de la Marine Marchande*. Sono pervenute due offerte: quella del raggruppamento costituito dalla SNCM e dalla CMN⁽¹⁷⁾, da un lato, e quella della Corsica Ferries⁽¹⁸⁾, dall'altro.

- (26) I parametri economici proposti dal raggruppamento SNCM/CMN nella sua offerta globale sono stati presentati nella decisione di avvio⁽¹⁹⁾. Il 28 marzo 2007 il raggruppamento SNCM/CMN ha trasmesso all'OTC una versione modificata della propria offerta, caratterizzata in particolare da una notevole riduzione del contributo chiesto in contropartita dell'offerta globale. In essa cambiavano le previsioni per quanto riguarda il traffico, il valore venale di alcune navi del raggruppamento, la data di noleggio di nuove imbarcazioni e il risparmio dei costi tra l'offerta globale e le offerte linea per linea.

⁽¹⁴⁾ Un'offerta globale e indivisibile della SNCM sull'insieme delle linee; un'offerta della Corsica Ferries con varie opzioni; un'offerta della CMN su sei distinte proposte; un'offerta di un raggruppamento temporaneo costituito dalla Corsica Ferries e dalla CMN comprendente due opzioni.

⁽¹⁵⁾ Cfr. il punto 24 della decisione di avvio.

⁽¹⁶⁾ Cfr. il punto 25 della decisione di avvio.

⁽¹⁷⁾ Un'offerta riguardava ciascuna delle cinque linee marittime di servizio pubblico mentre l'altra, globale e indivisibile, si riferiva all'insieme delle cinque linee.

⁽¹⁸⁾ La Corsica Ferries ha presentato offerte distinte per le linee Marsiglia-Ajaccio, Marsiglia-Porto Vecchio e Marsiglia-Propriano e un'offerta globale per tutte e tre le linee.

⁽¹⁹⁾ Cfr. il punto 30 della decisione di avvio.

(27) Dopo un rinvio al 1° luglio 2007 da parte dell'Assemblée de Corse della data di entrata in vigore della nuova concessione e una nuova procedura di negoziazione, l'OTC ha proposto di respingere l'offerta della Corsica Ferries ⁽²⁰⁾.

(28) Con delibera n. 07/108 del 7 giugno 2007 l'Assemblée de Corse ha assegnato al raggruppamento costituito da SNCM-CMN la concessione di servizio pubblico per i collegamenti marittimi tra Marsiglia e i porti della Corsica e, con decisione dello stesso giorno, il presidente del Conseil exécutif de la Collectivité Territoriale de Corse è stato autorizzato a sottoscrivere la CCSP (in appresso «le due decisioni del 7 giugno 2007»).

2.4.2. LA CONTESTAZIONE DELLA VALIDITÀ DELLE DUE DECISIONI DEL 7 GIUGNO 2007

(29) Il 24 gennaio 2008 il Tribunal administratif di Bastia ha respinto la richiesta della Corsica Ferries di annullare le due decisioni del 7 giugno 2007. Successivamente, il 7 novembre 2011, la Cour administrative d'appel di Marsiglia ha annullato la sentenza del Tribunal administratif di Bastia del 24 gennaio 2008, così come le due decisioni del 7 giugno 2007.

(30) Con la sua sentenza la Cour administrative d'appel ha dimostrato la violazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 sul cabotaggio marittimo ⁽²¹⁾ (di seguito «il regolamento cabotaggio») nonché il carattere illegale dell'aiuto di Stato della CCSP. La sentenza dichiara che la CCSP non è conforme al terzo criterio della sentenza Altmark ⁽²²⁾ per le disposizioni del primo punto dell'articolo 7 della convenzione. La Corte ha pertanto prescritto alla Collectivité Territoriale de la Corse di procedere a una risoluzione amichevole della CCSP entro il 1° settembre 2012 ⁽²³⁾.

⁽²⁰⁾ L'OTC ha ritenuto, da un lato, che Corsica Ferries non fosse stata in grado di stabilire in modo netto e definitivo la data di inizio della concessione e, dall'altro, che non soddisfacesse la condizione di età massima delle navi stabilita dal regolamento specifico del bando di gara.

⁽²¹⁾ Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

⁽²²⁾ Sentenza della Corte del 24 luglio 2003, nella causa C-280/00, *Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contro Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (Raccolta 2003, pag. 7747).

⁽²³⁾ Cour administrative d'appel di Marsiglia, 7 novembre 2011, *Société Corsica Ferries c/Collectivité Territoriale de Corse*, n. 08MA01604. Cfr. paragrafo 40 della decisione di avvio.

(31) Su procedimento d'impugnazione della SNCM e della CMN, il 13 luglio 2012 il Conseil d'Etat ha annullato la sentenza del 7 novembre 2011 ⁽²⁴⁾ pronunciata dalla Cour administrative d'appel e rinviato la causa dinanzi alla Cour administrative d'appel di Marsiglia.

2.5. RIEPILOGO DELLE PRINCIPALI DISPOSIZIONI DELLA CCSP

(32) La CCSP è stata conclusa per il periodo compreso tra il 1° luglio 2007 e il 31 dicembre 2013. L'articolo 1 della convenzione definisce l'oggetto della CCSP come la fornitura di servizi marittimi regolari per tutte le linee della concessione di servizio pubblico (di seguito «CSP») tra Marsiglia e i porti di Bastia, Ajaccio, Porto Vecchio, Propriano e Balagne.

(33) Il capitolato d'onori di cui all'allegato 1 della CCSP definisce la tipologia dei servizi in questione distinguendo in particolare:

- (i) il servizio permanente di trasporto «passeggeri e merci» ⁽²⁵⁾ che il raggruppamento SNCM-CMN deve assicurare durante tutto l'anno («servizio di base»);

⁽²⁴⁾ Il Conseil d'Etat ha ritenuto, da un lato, che il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri non rappresenti un ostacolo al fatto che il bisogno reale di servizio pubblico sia valutato complessivamente per ogni linea o rotta per l'intero periodo di esecuzione del contratto o per i periodi in esso definiti, senza la necessità di stabilire se tale bisogno sia costantemente giustificato nel corso di questo o di questi periodi; inoltre che la Cour administrative d'appel di Marsiglia abbia commesso un errore di diritto giudicando incompatibili con questo regolamento le prescrizioni del capitolato d'onori per il fatto che il servizio supplementare richiesto dal raggruppamento concessionario sulle linee Marsiglia-Ajaccio, Marsiglia-Bastia e Marsiglia-Propriano, destinato a potenziare nei periodi di punta il servizio permanente assicurato su queste stesse linee durante tutto l'anno, doveva rispondere a un bisogno reale di servizio pubblico distinto da quello soddisfatto dal servizio permanente. Dall'altro, il Conseil d'Etat ha ritenuto che la circostanza che l'articolo 7, punto 1) della convenzione (cfr. considerando 38) possa dar luogo all'adozione di una decisione da parte della persona pubblica, il cui intervento è subordinato a una preventiva notifica alla Commissione europea, non consenta in sé di considerare questa clausola un aiuto ai sensi dell'articolo 107 del trattato; che giudicando il contrario la Corte ha successivamente commesso un errore di qualificazione giuridica dei fatti.

⁽²⁵⁾ Sulle linee Marsiglia-Bastia, Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Porto Vecchio i concessionari devono garantire, in ogni direzione, una capacità minima per il trasporto passeggeri di almeno 450 posti in cuccetta in perlomeno 140 cabine, un minimo di 50 posti negli spazi comuni e almeno 150 posti auto. La linea Marsiglia-Propriano deve garantire almeno 200 posti in cuccetta in perlomeno 55 cabine e un minimo di 55 posti auto. La linea Marsiglia-Balagne deve garantire almeno 220 posti in cuccetta in perlomeno 70 cabine e un minimo di 70 posti auto. Per quanto riguarda il trasporto merci, la linea Marsiglia-Bastia deve garantire una capacità di almeno 1 800 metri lineari, la linea Marsiglia-Ajaccio di almeno 1 200 metri lineari, la linea Marsiglia-Porto Vecchio di almeno 1 000 metri lineari e le linee Marsiglia-Propriano e Marsiglia-Balagne una capacità di almeno 600 metri lineari.

- (ii) il servizio complementare di trasporto passeggeri ⁽²⁶⁾ durante i periodi di punta, pari a circa 37 settimane sulle linee Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Bastia, e nel periodo dal 1° maggio al 30 settembre sulla linea Marsiglia-Propriano («servizio complementare»).
- (34) L'articolo 2 della CCSP precisa le compensazioni finanziarie di riferimento sulle quali i concessionari s'impegnano per la durata della concessione. Gli importi di dette compensazioni finanziarie di riferimento sono riepilogati nella tabella 4 della decisione di avvio.
- (35) L'articolo 3 della CCSP precisa che la CSP non dà luogo a un'esclusiva sulle linee in questione ma offre la possibilità ad altre compagnie di effettuare un servizio regolare senza compensazione finanziaria. L'eventuale nuova compagnia sarebbe tuttavia sottoposta agli obblighi enunciati nella decisione di avvio ⁽²⁷⁾. L'articolo 3 stabilisce inoltre che le domande di compensazione finanziaria dei concessionari siano formulate in base al dispositivo di aiuto sociale ⁽²⁸⁾.
- (36) Secondo il terzo comma dell'articolo 5.2 della CCSP, la compensazione finanziaria definitiva annuale di ciascun concessionario è limitata al disavanzo operativo attribuibile agli obblighi del capitolato d'onori, tenendo conto di un rendimento del 15 % del valore convenzionale della flotta in proporzione ai giorni della sua utilizzazione effettiva per le traversate corrispondenti a tali obblighi. Il valore convenzionale in questione è indicato nell'allegato III della CCSP ⁽²⁹⁾.
- (37) L'articolo 7 della CCSP (di seguito «la clausola di salvaguardia») consente di modificare gli importi forfetari annuali delle compensazioni finanziarie, riconosciute ai concessionari conformemente ai loro impegni, e fissati per la durata della CCSP al suo articolo 2.
- (38) L'articolo 7.1 prevede che le parti si incontrino nuovamente in caso di modifica importante delle condizioni tecniche, normative o economiche del contratto, al fine di adottare misure volte a ristabilire l'equilibrio finanziario iniziale, in particolare per quanto concerne le tariffe massime e l'adattamento dei servizi.
- (39) L'articolo 7.2 della CCSP ricorda che gli importi della compensazione finanziaria sono stabiliti in base alle previsioni di entrata per il trasporto passeggeri e merci. Ogni anno, nell'ipotesi in cui il valore assoluto della differenza tra entrate previste ⁽³⁰⁾ ed entrate reali sia superiore al 2 % delle previsioni di entrata ⁽³¹⁾, si prevede un adeguamento della compensazione finanziaria, al rialzo o al ribasso, per ciascuna categoria di entrata e per ciascun concessionario ⁽³²⁾.
- (40) Nella CCSP ⁽³³⁾ è previsto che gli adeguamenti della compensazione secondo questa clausola siano limitati a un massimale mediante accordo tra le parti durante il terzo anno di esecuzione della concessione.
- (41) Le entrate previste per i due tipi di traffico e per i due concessionari sono riepilogate nella tabella 5 della decisione di avvio.
- (42) In applicazione della clausola di adattamento, il 28 dicembre 2009 la convenzione per la concessione di servizio pubblico è stata modificata mediante clausola aggiuntiva. Le modifiche apportate riguardano la soppressione di 108 traversate all'anno tra la Corsica e Marsiglia. Sulla linea Marsiglia-Ajaccio il numero di posti garantiti è quindi diminuito passando da 9 000 a 8 000 durante le vacanze di Natale, da 3 500 a 2 300 nel periodo primavera-autunno e da 85 000 a 71 000 nella stagione estiva. La capacità del servizio complementare si è ridotta di 7 000 posti sulla linea Marsiglia-Propriano.
- (43) L'OTC ha inoltre ridefinito i periodi di traffico distinguendo il periodo di alta stagione - 11 settimane in estate tra l'ultima settimana di giugno e l'inizio di settembre - e i periodi di media stagione - 22 settimane da aprile a giugno e da inizio settembre a fine ottobre, escluse le vacanze scolastiche di primavera e la festa di Ognissanti.
- (44) Anche le tariffe e la compensazione finanziaria sono state modificate. Per quanto riguarda le compensazioni finanziarie di riferimento, la correzione (valore anno 2007) dal 2010 al 2013 riguarda una riduzione degli importi annuali di 6,5 milioni di EUR per i due concessionari. Gli importi rivisti della compensazione e delle previsioni di entrata sono riportati nelle tabelle 7 e 8 della decisione di avvio.
- (45) Secondo la CCSP ⁽³⁴⁾, il 95 % degli importi previsionali indicizzati della compensazione è versato con acconti mensili entro sette (7) giorni dalla trasmissione di una breve relazione di esecuzione dei servizi. Le compensazioni restanti, maggiorate o ridotte degli adeguamenti, vengono versate annualmente entro quindici (15) giorni dalla trasmissione della relazione definitiva di esecuzione dei servizi.
- (46) Nel 2007 le compensazioni previsionali ammontavano in totale a 659 milioni di euro. Considerate le clausole di indicizzazione (inflazione) e di adeguamento (differenza tra entrate reali ed entrate previste, andamento del prezzo del carburante, penali), l'importo delle compensazioni effettivamente versate fino al 2011 è quello riportato in tabella:

⁽²⁶⁾ L'entità del servizio complementare è indicata nei paragrafi I a) 2) (Marsiglia-Ajaccio), I b) 2) (Marsiglia-Bastia) e I d) 1.4) (Marsiglia-Propriano) del capitolato d'onori della CCSP.

⁽²⁷⁾ Cfr. il punto 44 della decisione di avvio.

⁽²⁸⁾ Cfr. il punto 45 della decisione di avvio.

⁽²⁹⁾ Cfr. il punto 46 della decisione di avvio.

⁽³⁰⁾ Le entrate previste sono le entrate lorde di riferimento rivalutate in base all'indice previsionale del prezzo del PIL dell'anno considerato.

⁽³¹⁾ L'articolo 7.2 prevede cioè una «franchigia» del 2 % delle entrate previste.

⁽³²⁾ Cfr. considerando 49 della decisione di avvio.

⁽³³⁾ L'articolo 7.2 della CCSP prevede che questa clausola di adeguamento sulla base delle entrate reali sia utilizzata fino all'applicazione della clausola di adattamento di cui all'articolo 8.

⁽³⁴⁾ Articoli 5.1 e 5.2 che precisano le condizioni di versamento delle compensazioni finanziarie.

K€	2007	2008	2009	2010	2011	Totale
SNCM totale	34,242	77,779	82,672	78,577	87,275	360,545
<i>di cui servizio di base</i>	20,453	39,343	41,818	39,423	46,123	187,160
<i>di cui servizio complementare</i>	13,764	38,415	40,738	39,018	40,839	172,774
CMN	12,525	28,067	29,270	29,184	33,853	132,899
Totale	46,766	105,846	111,942	107,761	121,128	493,443

(47) Le compensazioni versate alla SNCM e indicate complessivamente all'articolo 2 della CCSP sono suddivise tra il servizio di base (operato dalle navi mercantili miste) e il servizio complementare (effettuato con navi passeggeri), in base a una serie di regole di attribuzione comprendenti principalmente una ripartizione in proporzione al risultato – negativo ⁽³⁵⁾ – prima della compensazione finanziaria di ciascun tipo di servizio, quale riportato nel conto economico dell'offerta del raggruppamento SNCM-CMN ⁽³⁶⁾.

3. RAGIONI CHE HANNO CONDOTTO ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO D'INDAGINE FORMALE

(48) Innanzitutto la Commissione ha espresso dubbi circa la necessità e la proporzionalità dell'obbligo di servizio pubblico stabilito, in particolare in quanto tale obbligo comprende al contempo il servizio di base e quello complementare. La Commissione ha ritenuto che l'inclusione del servizio complementare nella CSP possa aver costituito una violazione delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 causando il mancato rispetto del primo criterio della sentenza *Altmark* (*obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti*). La Commissione ha infatti rilevato che le autorità francesi non hanno dimostrato che il servizio complementare rispondesse a un bisogno reale di servizio pubblico e che il servizio complementare non sembrasse indispensabile per l'adeguata esecuzione del servizio di base.

(49) In secondo luogo, la Commissione ha espresso dubbi sui parametri del meccanismo di compensazione di servizio pubblico previsti all'articolo 7 della convenzione per la concessione di servizio pubblico (cfr. i punti 86 – 94 della decisione di avvio) e sulla loro conformità al secondo criterio della sentenza *Altmark* (*i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione siano stati previamente definiti*). La Commissione ha inoltre ritenuto in via preliminare che le variazioni nell'importo delle previsioni di entrata tra le diverse offerte effettuate dai

concessionari abbiano potuto rendere non trasparenti i parametri del meccanismo di compensazione. Infine, alcune informazioni indicavano che i concessionari potrebbero aver ricevuto compensazioni finanziarie al di fuori della CCSP.

(50) In terzo luogo, la Commissione ha espresso dubbi quanto al rispetto del terzo criterio della sentenza *Altmark* (*la compensazione non ecceda quanto necessario per coprire (...) i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico*). La Commissione ha sottolineato di non avere a disposizione le informazioni necessarie per escludere che i due concessionari abbiano beneficiato di una sovracompensazione, in particolare per quanto riguarda la valutazione del margine di utile ragionevole. Si chiedeva in particolare se l'articolo 5.2 della CCSP (cfr. considerando da 95 a 102 della decisione di avvio) fosse stato sufficiente a evitare ogni compensazione eccessiva dei costi dei prestatori.

(51) Infine, la Commissione dubitava che la procedura di gara avesse dato adito a una concorrenza aperta ed effettiva tale da permettere di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, conformemente ai requisiti del quarto criterio *Altmark* (*scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico*). In particolare, la Commissione non escludeva che i requisiti del capitolato d'onori, segnatamente quelli riguardanti l'età massima della flotta e la possibilità di presentare un'offerta globale per l'insieme delle linee servite, avessero potuto ostacolare una concorrenza effettiva per l'attribuzione della CCSP.

(52) Di conseguenza, nella decisione di avvio la Commissione ha espresso seri dubbi sul fatto che la CCSP avesse soddisfatto tutti i criteri della sentenza *Altmark*. La Commissione non poteva pertanto escludere che la SNCM e la CMN avessero beneficiato di un vantaggio selettivo concesso tramite la CCSP. In considerazione del fatto che le due aziende operano su un mercato completamente liberalizzato dal 1° gennaio 1993 ⁽³⁷⁾, la Commissione constatava inoltre che tale vantaggio selettivo rischiava di creare distorsioni della concorrenza nel mercato interno e di incidere sugli scambi tra Stati membri.

⁽³⁵⁾ Il risultato prima del contributo è infatti negativo per entrambi i servizi (base e complementare) per tutti gli anni tra il 2007 e il 2011.

⁽³⁶⁾ Questa regola di assegnazione si applica alle compensazioni contrattuali indicizzate. Gli adeguamenti in base alle entrate reali sono ripartiti proporzionalmente alla differenza annua accertata per ciascuno dei due servizi mentre le maggiorazioni per le merci speciali sono imputate al servizio di base. Infine gli adeguamenti per combustibile e le trattenute per servizi non erogati sono imputati direttamente al servizio interessato.

⁽³⁷⁾ Regolamento (CEE) n. 3577/92 (cit.).

(53) Di conseguenza, la Commissione non poteva escludere che le compensazioni ricevute dalla SNCM e dalla CMN nel quadro della CCSP costituissero aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Nella decisione di avvio la Commissione considerava inoltre la possibilità di applicare le norme specifiche relative all'applicazione dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE, a condizione di poter stabilire che gli obblighi di servizio pubblico fossero stati correttamente definiti. Più precisamente, la Commissione aveva individuato nella Disciplina europea degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico del 2011⁽³⁸⁾ (in appresso «la disciplina SIEG») la base legale applicabile, fatta salva l'eventuale altra base di compatibilità invocata dalla Francia.

4. OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA

- (54) Le autorità francesi osservano innanzitutto che le linee non coperte dalla CSP dispongono di contabilità analitiche distinte dei collegamenti operati nell'ambito della concessione.
- (55) Esse sottolineano inoltre che il protocollo di privatizzazione contempla una clausola risolutiva unica. Questa clausola poteva essere utilizzata in particolare in caso di decisione della CTC di lanciare una consultazione relativa all'aggiudicazione di una convenzione per la concessione di servizio pubblico con decorrenza dal 1° gennaio 2007, nell'ipotesi in cui tale concessione di servizio pubblico non fosse sostanzialmente conforme agli orientamenti adottati dall'Assemblée territoriale de Corse⁽³⁹⁾. Le autorità francesi precisano che tale clausola può essere applicata anche in caso di aggiudicazione della concessione a terzi oppure alla SNCM in condizioni economiche notevolmente degradate.
- (56) Le autorità francesi osservano inoltre che la SNCM non ha più una partecipazione indiretta nella CMN dal 2 ottobre 2009 e che è quindi venuto meno ogni vincolo di capitale tra i due concessionari.
- (57) Esse sottolineano inoltre che il cambiamento dei parametri dell'offerta del raggruppamento SNCM/CMN tra febbraio 2007 e il 28 marzo 2007 è imputabile al fatto che sono state prese in considerazione le modifiche relative alle previsioni di traffico e all'entità dei costi di gestione. Quanto al valore venale, sarebbe stato valutato da un intermediario internazionale indipendente, che nell'intervallo tra le due offerte della SNCM avrebbe proceduto a una revisione della propria stima.

⁽³⁸⁾ GU C 8 dell'11.1.2012, pagg. 15–22.

⁽³⁹⁾ La Francia fa riferimento agli orientamenti per la gestione delle linee marittime tra Marsiglia e la Corsica a partire dal 1° gennaio 2007, definiti dall'Assemblée territoriale de Corse il 24 marzo 2006 (cfr. considerando 22).

4.1. SULLA QUALIFICAZIONE DI AIUTO DI STATO

- (58) La Francia ha presentato le seguenti osservazioni relative alla valutazione preliminare sul soddisfacimento dei criteri della sentenza *Altmark* effettuata dalla Commissione nella decisione di avvio.
- (59) In merito all'eventuale esistenza di elementi di aiuto di Stato nella CCSP, le autorità francesi fanno innanzitutto riferimento alla sentenza pronunciata dal Conseil d'Etat il 13 luglio 2012⁽⁴⁰⁾, che stabilisce che la clausola che autorizza l'adozione di misure volte a ristabilire l'equilibrio finanziario iniziale non costituisce in sé un aiuto ai sensi dell'articolo 107 del TFUE.

4.1.1. SUL PERIMETRO DEL SERVIZIO PUBBLICO E IL PRIMO CRITERIO DELLA SENTENZA ALTMARK

- (60) Le autorità francesi contestano la distinzione operata dalla Commissione tra «servizio di base» e «servizio complementare». Esse ritengono al contrario che la CCSP definisca due stagioni di programmazione alle quali corrispondono volumi d'offerta diversi in base ai periodi di punta. L'offerta corrisponderebbe a un servizio permanente, incrementato delle capacità minime aggiuntive tenendo conto dell'andamento del traffico.
- (61) Per quanto concerne il rispetto della prima condizione stabilita dalla Corte nella sentenza *Altmark*, le autorità francesi ricordano l'ampio margine di discrezionalità di cui dispongono gli Stati membri per quanto riguarda la natura dei SIEG (servizi di interesse economico generale). Sottolineano inoltre che il controllo della Commissione si limita a quello autorizzato dalla valutazione dell'errore manifesto.
- (62) La Francia aggiunge che il servizio permanente è indissociabile dal servizio complementare, facendo riferimento alla succitata sentenza del Conseil d'Etat, che stabilisce che il regolamento (CEE) n. 3577/92 non rappresenta un ostacolo al fatto che il bisogno reale di servizio pubblico sia valutato complessivamente, senza la necessità di stabilire se tale bisogno sia costantemente giustificato. Le autorità francesi sottolineano in tal senso l'importanza di non limitare il campo del servizio pubblico alle attività non redditizie al fine di garantire una perequazione. A sostegno della propria posizione precisano che il capitolo d'onere della CCSP non impone l'utilizzo di navi diverse per il servizio permanente e per quello complementare.

⁽⁴⁰⁾ Conseil d'Etat, 13 luglio 2012, *Compagnie méridionale de navigation, Société nationale Corse Méditerranée*, n. 355616.

(63) Per quanto riguarda la capacità degli operatori del mercato di garantire il servizio di trasporto marittimo, le autorità francesi ritengono che l'evoluzione del traffico della linea Marsiglia-Corsica, rispetto a quella tra Tolone e la Corsica, non consenta in sé di stabilire un errore manifesto nella definizione del perimetro del SIEG. Ricordano che in una decisione dell'11 dicembre 2006⁽⁴¹⁾, il Conseil de la concurrence ha dichiarato l'assenza di sostituibilità tra i mercati dei vari collegamenti della Corsica. La Francia ritiene pertanto che i collegamenti marittimi operati da Marsiglia rappresentino un mercato rilevante.

(64) Le autorità francesi ritengono inoltre che la diminuzione nel 2004 e nel 2005 del traffico in partenza da Marsiglia sia imputabile all'interruzione del servizio per oltre un mese a causa di agitazioni sociali in seno alla SNCM. L'aumento del traffico da Tolone sarebbe invece in parte legato a un effetto di «vasi comunicanti» con le partenze dall'Italia.

(65) Esse sottolineano infine che la CTC non ha proceduto ad alcun sovradimensionamento dell'offerta. L'entità delle capacità sarebbe dovuta in particolare all'esigenza di continuità del servizio pubblico e, più in generale, alle disposizioni della CCSP che impongono obblighi tariffari e di qualità del servizio.

4.1.2. SUGLI ALTRI CRITERI DELLA SENTENZA ALTMARK

(66) In merito al rispetto del secondo e del terzo criterio della succitata sentenza Altmarm, le autorità francesi dichiarano in un primo momento che l'articolo 7.1 della CCSP, che autorizza le parti a incontrarsi nuovamente per stabilire le misure volte a ristabilire l'equilibrio finanziario iniziale, non determina in via preliminare la formula di tale adattamento. Questa tolleranza sarebbe una condizione necessaria alla flessibilità del servizio in base all'ambiente in cui viene esercitato. Le autorità francesi sottolineano in un secondo momento che tali modifiche della CCSP possono riguardare una riduzione o un aumento della compensazione finanziaria versata ma anche, in via prioritaria, gli obblighi a carico dei concessionari o i prezzi pagati dagli utenti. Le autorità francesi sono del parere che, nell'ipotesi di una decisione di aumento della compensazione versata dalla CTC, sia proprio questa misura a dover essere valutata alla luce dei criteri della sentenza Altmarm e non l'articolo 7.1 della CCSP in quanto tale.

(67) Relativamente al rispetto del quarto criterio della suddetta sentenza Altmarm, esse considerano sufficiente il grado di

concorrenza garantito dalla procedura di appalto. A tale proposito, la Francia sottolinea che questa procedura ha dato luogo a più candidature e offerte, che non è stata registrata alcuna richiesta o istanza contro le condizioni imposte dal capitolato d'onori, che tutte le offerte sono state negoziate attivamente, che il presidente della CTC ha operato una scelta tra più offerte, che le loro differenze qualitative non permettono di sostenere la tesi dell'assenza di concorrenza effettiva e che la serie di contenziosi relativi alla CSP in questione è in sé una dimostrazione dell'effettiva concorrenza.

(68) Le autorità francesi sottolineano inoltre l'indipendenza tra la procedura di privatizzazione della SNCM e la procedura di concessione del servizio pubblico, oltre alla totale e unica responsabilità della CTC nei collegamenti marittimi con la Corsica.

(69) In risposta ai dubbi della Commissione di cui al precedente considerando 51, le autorità francesi osservano infine che, nella definizione di un contratto di servizio pubblico nel settore dei trasporti marittimi, gli Stati membri possono legittimamente⁽⁴²⁾ imporre obblighi che vanno al di là delle condizioni relative a: 1) porti che devono essere serviti; 2) regolarità; 3) continuità, 4) frequenza; 5) capacità di fornitura del servizio; 6) tariffe praticate e 7) equipaggio della nave.

4.2. COMPATIBILITÀ CON IL MERCATO INTERNO

(70) In via sussidiaria, le autorità francesi ritengono che nel caso di specie siano state rispettate tutte le condizioni della disciplina SIEG in termini di definizione del SIEG, necessità dell'atto di incarico, durata non eccessiva, conformità alla direttiva 2006/111/CE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie⁽⁴³⁾ e assenza di sovracompensazione.

5. OSSERVAZIONI DI TERZI INTERESSATI

5.1. OSSERVAZIONI DELLA SOCIETÀ CORSICA FERRIES

(71) Corsica Ferries ricorda innanzitutto l'importanza economica dei trasporti marittimi verso la Corsica per gli operatori del mercato, sottolineando in particolare che la

⁽⁴¹⁾ Decisione n. 06-MC-03 dell'11 dicembre 2006 relativa a richieste di misure cautelari nel settore del trasporto marittimo tra la Corsica e il continente.

⁽⁴²⁾ Le autorità francesi si riferiscono alla comunicazione COM(2003) 595 definitiva del 22 dicembre 2003 sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92.

⁽⁴³⁾ Direttiva 2006/111/CEE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese, GU L 318 del 17.11.2006, pagg. 17-25.

gestione delle linee considerate costituisce in generale una quota del risultato netto degli operatori superiore a quella del loro fatturato generato da questa attività ⁽⁴⁴⁾.

5.1.1. SULLA QUALIFICAZIONE DI AIUTO DI STATO DELLA CCSP

- (72) Corsica Ferries formula innanzitutto commenti sulla qualificazione di aiuto di Stato della misura. Essa ritiene che nel caso di specie siano soddisfatti i criteri dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e che l'aiuto versato dall'OTC costituisca in particolare un vantaggio selettivo concesso ai suoi beneficiari tale da falsare la concorrenza tra Stati membri. In merito ai quattro criteri della sentenza *Altmark*, Corsica Ferries presenta le seguenti osservazioni:

5.1.1.1. Il primo criterio della sentenza *Altmark*

- (73) Relativamente alla separabilità tra servizio di base e servizio complementare, Corsica Ferries ritiene che queste attività siano dissociabili, come risulta dalla stessa CCSP e dalla sua attuazione. In generale, sottolinea che gli obblighi di servizio pubblico richiesti sarebbero più vincolanti per il servizio di base, secondo una serie di criteri enunciati nella tabella di seguito riportata.

Confronto dei requisiti tecnici per il servizio di base e per il servizio complementare sulle linee Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Bastia

	Servizio di base Merci e passeggeri	Servizio complementare Passeggeri
Periodo	Tutti i giorni per la durata della CCSP	Natale/Febbraio 22 settimane in primavera 11 settimane in estate
Orario di servizio	Partenza tra le 18:00 e le 20:00 Arrivo tra le 6:00 e le 8:00	Libertà lasciata ai concessionari
Frequenza	365 giorni all'anno	Libertà lasciata ai concessionari
Capacità di veicoli	Stabile durante la CCSP e fissata per tratta	Variabile a seconda dei periodi e libera per tratta
Cabine	Stabile durante la CCSP e fissata per tratta	Variabile a seconda dei periodi e libera per tratta
Accoglienza e ristorazione	Un solo punto ristorazione	Un minimo di due tipi di ristorazione
Tratta	Senza scalo	Scali possibili

⁽⁴⁴⁾ In altri termini, il margine netto dell'attività di trasporto marittimo con la Corsica sarebbe superiore al margine netto medio delle imprese in questione.

- (74) Nello specifico, Corsica Ferries contesta il fatto che il servizio complementare sia considerato tecnicamente indispensabile al servizio di base. In tal senso, osserva che le navi del servizio complementare (traghetti per auto-mezzi) non potrebbero essere utilizzate per garantire il servizio di base (navi mercantili miste), che il personale impiegato nell'esecuzione di queste attività è diverso e che il capitolato d'onori affida la gestione del servizio complementare alla sola SNCM. Osserva inoltre che il capitolato d'onori previsto per il periodo successivo al 2013 prevede che il concessionario sia incaricato esclusivamente del servizio di base.

- (75) Per quanto riguarda la carenza di iniziativa privata, Corsica Ferries precisa che le autorità francesi non hanno stabilito che l'offerta di servizio, quale esistente in una situazione di libera concorrenza, non rispondesse ai bisogni di servizio pubblico definiti.

- (76) In primo luogo, essa reputa che solo il servizio di base soddisfi un bisogno reale di servizio pubblico in adempimento degli obblighi fissati. Diverso sarebbe il caso del servizio complementare, che riguarda il solo trasporto passeggeri per alcuni periodi all'anno e soltanto per tre porti su sei della Corsica. Per Corsica Ferries, una tale valutazione sarebbe confermata dall'aumento del 40 % dei massimali tariffari per il periodo estivo e dal fatto che i passeggeri del servizio complementare sono essenzialmente turisti per i quali sarebbe indifferente raggiungere la Corsica da Marsiglia o da Tolone. Al contrario, i passeggeri del servizio di base sarebbero essenzialmente residenti corsi o del sud della Francia, più sensibili alla vicinanza del porto di partenza al proprio domicilio.

- (77) Secondo Corsica Ferries, l'andamento del traffico tra il 2002 e il 2005 - caratterizzato da un leggero incremento del traffico nel servizio di base ⁽⁴⁵⁾, da una forte diminuzione del traffico nel servizio complementare ⁽⁴⁶⁾ e da un aumento del traffico tra Tolone e la Corsica ⁽⁴⁷⁾ - evidenzerebbe la concorrenza frontale tra l'offerta del servizio complementare e la sua offerta da Tolone. Tale concorrenza confermerebbe la natura commerciale e concorrenziale del servizio complementare, che non risponderebbe pertanto a un bisogno reale di servizio pubblico.

- (78) In secondo luogo, Corsica Ferries ritiene che il servizio complementare stabilito dalla CCSP non sia proporzionato ai sensi della sentenza *Anadir* ⁽⁴⁸⁾, perché palesemente sovradimensionato rispetto al traffico delle linee marittime che collegano Marsiglia alla Corsica.

⁽⁴⁵⁾ Aumento di 44 242 passeggeri.

⁽⁴⁶⁾ Calo di 208 213 passeggeri.

⁽⁴⁷⁾ Aumento di 324 466 passeggeri.

⁽⁴⁸⁾ Sentenza del 20 febbraio 2001 nella causa C-205/99 *Anadir* e a. contro Spagna, Raccolta 2001, pag. I-1295.

(79) In ultimo luogo, Corsica Ferries sostiene che alla data della delibera dell'Assemblée de Corse del 24 marzo 2006 il servizio complementare non potesse essere considerato una risposta a una carenza di iniziativa privata. Sottolinea altresì che, benché la sua offerta da Tolone sia aumentata del 455 % tra il 2000 e il 2007, essa limita volontariamente tale offerta in ragione dell'esistenza di un servizio complementare sovvenzionato. Precisa tra l'altro che le sue capacità per il periodo estivo e per la primavera-autunno, unite a quelle corrispondenti al servizio di base garantito dal concessionario, sarebbero sufficienti a soddisfare la domanda. Indica che il tasso di riempimento delle navi del concessionario destinate al servizio complementare per la CSP 2007-2013 non avrebbe inizialmente superato il 30 %⁽⁴⁹⁾. Corsica Ferries ne desume che la carenza di iniziativa privata non potesse essere valutata allo stesso modo al momento dell'adozione del capitolato d'oneri della CSP 2007-2013 e nel periodo ad essa precedente.

(80) Corsica Ferries ritiene in via complementare che le sue argomentazioni siano parzialmente applicabili al traffico merci. Precisa che lo sviluppo del mercato del trasporto merci in partenza da Tolone non ha influito negativamente sui volumi trasportati nell'ambito della CSP, sottolineando pertanto la creazione di un servizio conforme ai requisiti di continuità e qualità del servizio, in risposta a un bisogno insoddisfatto.

(81) Alla luce di quanto precede, Corsica Ferries è del parere che nel caso di specie il primo criterio della sentenza Altmark non sia soddisfatto.

5.1.1.2. *Il secondo criterio della sentenza Altmark*

(82) Per quanto concerne l'importo della compensazione, Corsica Ferries ritiene che debba essere valutato alla luce della normativa applicabile che eliminerebbe ogni possibilità di concorrenza con i concessionari.

(83) È innanzitutto del parere che la compensazione di servizio pubblico non soddisfi le esigenze di precisione, obiettività e trasparenza. Corsica Ferries ritiene che non sia sufficientemente preciso il riferimento all'aumento anomalo, imprevedibile ed estraneo alla volontà dei vettori, tale da giustificare l'evoluzione delle tariffe massime. In generale, la compensazione finanziaria aumenterebbe più velocemente di quanto diminuirebbero le entrate reali, e viceversa.

(84) Aggiunge che la revisione al rialzo delle previsioni di entrata tra l'offerta di dicembre 2006 e l'offerta di marzo 2007 avrebbe avuto l'obiettivo, in applicazione della clausola di salvaguardia delle entrate (articolo 7 della CCSP), di condurre al versamento di una compensazione aggiuntiva al contributo di gestione. È inoltre del parere che la base di riferimento per la determinazione del valore delle navi della SNCM non sia né obiettiva né trasparente, avendo registrato una sostanziale progressione tra le varie offerte presentate dalla società.

(85) Corsica Ferries ritiene inoltre che i parametri di calcolo della compensazione legata all'applicazione della clausola di salvaguardia non siano stati stabiliti e che tale indeterminatezza si sia tradotta in finanziamenti aggiuntivi ai concessionari. Reputa che la compensazione parziale della differenza tra entrate previste ed entrate reali sia stata calcolata facendo riferimento a una previsione di traffico sopravvalutata.

5.1.1.3. *Il terzo criterio della sentenza Altmark*

(86) Da un lato, Corsica Ferries ritiene che un tasso di rendimento del capitale investito del 15 % sia eccessivo, considerati gli standard del trasporto marittimo, e che questo tasso sia gonfiato dalla stima operata dalla SNCM sul valore venale delle sue navi.

(87) Dall'altro, Corsica Ferries è del parere che non sia stato istituito alcun meccanismo di controllo effettivo per appurare l'assenza di sovracompenrazione.

5.1.1.4. *Il quarto criterio della sentenza Altmark*

(88) Corsica Ferries sostiene che la procedura di assegnazione della CSP non abbia garantito una concorrenza sufficientemente aperta ed effettiva e che il risultato di tale procedura sia stato influenzato dalle conseguenze economiche che l'applicazione della clausola risolutiva avrebbe provocato in caso di mancato rinnovo della CSP. È inoltre del parere che le condizioni imposte dal capitolato d'oneri non abbiano garantito una concorrenza effettiva. Evoca in tal senso la clausola volta a non degradare le condizioni economiche del concessionario⁽⁵⁰⁾, l'entità degli obblighi di servizio pubblico imposti, l'assenza di compensazione finanziaria per le compagnie concorrenti dei concessionari, la discrezionalità dell'OTC in materia di

⁽⁴⁹⁾ Corsica Ferries si basa in particolare su statistiche riportate nella delibera dell'Assemblée de Corse del 26 novembre 2009.

⁽⁵⁰⁾ Articolo 3 della CCSP, cfr. considerando 35.

deroghe al regolamento specifico del bando di gara (RPAO) e al capitolato d'oneri, l'obbligo di utilizzare navi entrate in servizio dopo il 1° gennaio 1987, il dimensionamento eccessivo del servizio pubblico dei collegamenti marittimi, l'assenza di ripartizione tra servizio di base e servizio complementare e l'interpretazione del RPAO sulla presentazione di un'offerta con navi senza nome.

- (89) Corsica Ferries sottolinea in via complementare che la procedura di attribuzione della CSP non ha condotto a selezionare l'offerta più vantaggiosa. L'offerta del raggruppamento SNCM/CMN avrebbe portato al versamento di un contributo superiore di 15 milioni di euro all'anno a quello determinato da un'eventuale combinazione con l'offerta della Corsica Ferries.
- (90) Di conseguenza, Corsica Ferries sottolinea che la compensazione avrebbe dovuto essere determinata prendendo a riferimento un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata dei mezzi necessari. Ritenendo di poter fungere da tale riferimento, Corsica Ferries reputa altresì di essere stata in grado di collegare i porti di Ajaccio, Propriano e Porto Vecchio a un costo inferiore di oltre la metà a quello proposto dal raggruppamento SNCM/CMN.

5.1.2. OSSERVAZIONI SUL DISPOSITIVO DI AIUTO SOCIALE

- (91) Corsica Ferries sottolinea che il dispositivo di aiuto sociale presenta il vantaggio di rimborsare le sole tratte effettivamente compiute dai passeggeri ammissibili, contrariamente alla CSP che finanzia una capacità di trasporto. Tale dispositivo permetterebbe di finanziare obblighi di servizio pubblico a un costo sostanzialmente inferiore a quello determinato dal regime della CSP.

5.2. OSSERVAZIONI DELLA SNCM E DELLA CMN

5.2.1. SUL PERIMETRO DEL SERVIZIO PUBBLICO E IL PRIMO CRITERIO DELLA SENTENZA ALTMARK

- (92) La SNCM e la CMN osservano innanzitutto che la CCSP non distingue tra servizio di base e servizio complementare. Analogamente alle autorità francesi, esse ritengono che la CCSP definisca due stagioni di programmazione alle quali corrispondono volumi d'offerta diversi a seconda dei periodi di punta. Secondo la SNCM, non può essere contestato il fatto che la collettività si faccia carico dei costi fissi imposti ai concessionari durante tutto l'anno per rispondere ai bisogni puntuali della concessione.

- (93) La SNCM ricorda in proposito che gli Stati membri dispongono di un ampio margine di discrezionalità per quanto riguarda la natura dei SIEG, che può essere messo in discussione dalla Commissione solo in presenza di un errore manifesto di valutazione. Ritiene in tal senso che sarebbe eccessivo esigere, in termini di onere della prova, che lo Stato membro interessato dimostri che i servizi di trasporto regolari, assicurati in una situazione di libera concorrenza, non soddisfano i bisogni definiti di servizio pubblico.

- (94) La SNCM ritiene inoltre che dall'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92 non risulti che il criterio del bisogno reale di servizio pubblico legato a una carenza di iniziativa privata sia una regola generale applicabile al caso di specie. Considera inoltre che l'interpretazione data dalla Corte di giustizia nella sentenza *Analir* ⁽⁵¹⁾ non condizioni in generale la capacità degli Stati membri di definire l'entità delle missioni di servizio pubblico.

- (95) Conformemente alla posizione delle autorità francesi, la SNCM e la CMN sostengono inoltre che, se la Commissione non dovesse optare per quest'interpretazione, il bisogno di servizio pubblico legato alla carenza di iniziativa privata dovrebbe essere valutato complessivamente per l'intero periodo di esecuzione del contratto. Tale valutazione complessiva permetterebbe quindi di alleviare l'onere del servizio pubblico compensandolo con le entrate dell'alta stagione. Sarebbe quindi determinante valutare se l'operatore privato è in grado di rispondere ai requisiti di regolarità, continuità e frequenza del servizio tutto l'anno. La CMN è inoltre del parere che il servizio di base sia indissociabile da quello complementare.

- (96) La SNCM osserva in tale contesto che il capitolato d'oneri della CSP non impone di utilizzare navi diverse per il servizio permanente e per quello complementare.

- (97) Ritiene inoltre che il confronto del traffico sulle linee Marsiglia-Corsica e Tolone-Corsica non sia sufficiente a stabilire un errore manifesto di valutazione per quanto riguarda la capacità dell'offerta privata di rispondere al bisogno definito dagli OSP. Inoltre, come sostengono le autorità francesi, la riduzione del traffico complessivo garantito dai concessionari negli anni 2004-2005 sarebbe collegato a un'interruzione di servizio della SNCM a causa di agitazioni sociali. L'aumento del traffico da Tolone sarebbe invece in parte legato a un effetto di «vasi comunicanti» con le partenze dall'Italia.

⁽⁵¹⁾ Causa C-205/99, cit.

(98) Quanto all'eventualità di un sovradimensionamento dell'offerta di servizio della CCSP, la SNCM ritiene che il periodo di riferimento non debba includere gli anni 2004-2005 a causa delle suddette agitazioni sociali. Le navi passeggeri sarebbero quindi necessarie ad assorbire il traffico dell'alta stagione. La CMN precisa inoltre che il dimensionamento dell'offerta sarebbe stato determinato dal contesto economico, dai disturbi al servizio e dalla bidirezionalità del traffico in alta stagione con conseguenti traversate caratterizzate da uno scarso livello di riempimento.

(99) La SNCM e la CMN fanno inoltre notare che le prestazioni offerte da Corsica Ferries in partenza da Tolone non sono soggette agli stessi obblighi imposti ai concessionari in applicazione della CCSP. Nell'ambito del trasporto merci, la SNCM e la CMN sottolineano gli obblighi cui devono sottostare in termini di orario, capacità e tariffa. Quanto al trasporto passeggeri, la SNCM ritiene che i vincoli di orario limitino il numero delle rotazioni, che i minori obblighi tariffari di Corsica Ferries le garantiscano una maggiore libertà commerciale e che gli obblighi di qualità del servizio condurrebbero a un aumento dei costi sostenuti dai concessionari. La SNCM menziona altresì la specificità delle destinazioni dipartimentali contemplate dal capitolato d'onori, oltre ai propri obblighi di rotazione quotidiani, come ricorda la stessa Corsica Ferries.

(100) In via sussidiaria, la SNCM sottolinea che i contributi di cui avrebbero beneficiato gli altri operatori sul mercato, specie l'aiuto sociale, potrebbero aver influenzato l'andamento del traffico. Questo non dimostrerebbe pertanto una minore capacità dei concessionari nel garantire gli obblighi loro imposti.

(101) La SNCM fa notare infine che la sua offerta di servizio è stata formulata nel 2007 e che la riduzione dei requisiti dell'OTC nel 2009 sarebbe principalmente imputabile al contesto di crisi economica e agli investimenti compiuti dalla Corsica Ferries.

5.2.2. SUL SECONDO CRITERIO DELLA SENTENZA ALTMARK

(102) Conformemente alla posizione delle autorità francesi (cfr. considerando 66), la SNCM ritiene che l'articolo 7.1 della CCSP sia sufficiente a determinare i parametri per il calcolo della compensazione. Peraltro, solo l'atto compiuto in forza di tale disposizione sarebbe passibile di controllo e non l'esistenza dell'articolo 7.1 in quanto tale.

(103) La SNCM e la CMN sono inoltre del parere che il ragionamento sostenuto dalle autorità francesi nel considerando succitato si applichi anche alla questione

dell'adeguamento della compensazione in base alle entrate reali previste dalla CCSP. L'applicazione di questa clausola sarebbe automatica e non darebbe luogo ad alcuna possibilità di interpretazione soggettiva. Quanto alla clausola di salvaguardia per il combustibile, essa sarebbe giustificata dall'impossibilità di prevedere l'andamento dei mercati e l'impatto delle modifiche normative. La CMN fa infine notare che la clausola di salvaguardia delle entrate si applica non solo alla loro riduzione ma anche al loro incremento.

(104) La SNCM sostiene che la variazione dell'importo delle entrate previste tra le varie offerte proposte dai concessionari non mette in discussione la trasparenza dei parametri del meccanismo di compensazione.

(105) Precisa altresì che non è stata versata alcuna compensazione finanziaria al di fuori del quadro previsto dalla CSP. La SNCM aggiunge che la CCSP prevede che, in alcuni casi di disturbi al servizio, le spese sostenute dal concessionario per mettere a disposizione dei clienti mezzi sostitutivi o a titolo risarcitorio siano dedotte dalla penale contrattuale fatturata dall'OTC ai concessionari. Tuttavia, se la domanda trasmessa dalla SNCM all'OTC a questo titolo ammonta effettivamente a 600 000 euro, questo importo non sarebbe stato versato e corrisponderebbe soltanto a un contributo estimativo delle indennità versate dalla SNCM per le agitazioni sociali del 2010.

5.2.3. SUGLI ALTRI CRITERI DELLA SENTENZA ALTMARK

(106) Relativamente alla compensazione dei costi generati dagli obblighi di servizio pubblico, la SNCM e la CMN ritengono di non avere beneficiato di alcuna compensazione eccessiva. Quanto ai requisiti applicabili in materia di remunerazione del capitale, la SNCM sottolinea al contrario che i costi determinati dagli obblighi di servizio pubblico sarebbero stati insufficientemente compensati, con un conseguente risultato negativo al netto degli oneri di capitale.

(107) Per quanto concerne la procedura di selezione del prestatore del servizio, la SNCM ricorda che il protocollo di privatizzazione contemplava una clausola risolutiva unica da analizzare negli stessi termini già esposti dalle autorità francesi al considerando 55. Ritiene inoltre che il processo di privatizzazione della SNCM non abbia avuto alcuna influenza sul processo di assegnazione della CSP, perché non impone obblighi alla CTC.

(108) La SNCM e la CMN ritengono inoltre che i requisiti del capitolato d'onori non abbiano messo in discussione la natura competitiva della procedura di attribuzione della

concessione. Reputano che il controllo del rispetto del quarto criterio della sentenza *Altmark* non riguardi l'adeguatezza degli obblighi di servizio pubblico imposti a operatori terzi alla CSP.

- (109) Per giunta, la SNCM e la CMN sottolineano che le limitazioni al contenuto dei contratti di servizio pubblico imposte dal regolamento (CEE) n. 3577/92 non impediscono agli Stati membri di aggiungere altri requisiti.
- (110) Fondandosi sulle argomentazioni delle autorità francesi di cui al considerando 67, la SNCM ritiene peraltro che la procedura di selezione del concessionario non sia stata discriminatoria, e il fatto che Corsica Ferries contesti l'imparzialità del Tribunal administratif di Bastia e della CTC ne sarebbe, secondo la SNCM, una conferma.
- (111) La SNCM e la CMN ritengono in via sussidiaria che, anche supponendo che i criteri della sentenza *Altmark* non siano soddisfatti, le compensazioni ottenute dovrebbero essere considerate aiuti compatibili con il mercato interno ai sensi della disciplina SIEG. La SNCM e la CMN ritengono in proposito in tal senso che la durata della concessione sia ragionevole e che i collegamenti al di fuori della CSP dispongano di contabilità analitiche distinte dalle linee servite nell'ambito della concessione, e che quindi la direttiva 2006/111/CEE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie sia rispettata.

6. COMMENTI DELLA FRANCIA SULLE OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

6.1. SUL PERIMETRO DEL SERVIZIO PUBBLICO E IL PRIMO CRITERIO DELLA SENTENZA ALTMARK

- (112) Per quanto concerne le osservazioni di Corsica Ferries sul rispetto del primo criterio della sentenza *Altmark*, le autorità francesi ricordano innanzitutto la loro posizione sull'indissociabilità del servizio di base da quello complementare. Ritengono in tal senso che il fatto di impiegare personale interinale per assicurare il servizio complementare non sia una prova del contrario.
- (113) Contestano altresì l'affermazione di Corsica Ferries che sostiene che il criterio della capacità sia l'unico richiesto per il servizio complementare e ricordano che è applicato anche il criterio di qualità stabilito dal capitolato d'oneri.
- (114) Inoltre il capitolato d'oneri della CSP non esigerebbe l'utilizzo di navi diverse per il servizio permanente e per quello complementare.

- (115) Ritengono inoltre infondato il fatto di limitare l'analisi di un'eventuale carenza di iniziativa privata ai soli periodi oggetto del servizio complementare. Le autorità francesi considerano privo di fondamento anche il fatto di negare la qualificazione di servizio pubblico al servizio complementare, perché destinato essenzialmente al trasporto di turisti, essendo il suo obiettivo quello di garantire la continuità territoriale per attenuare i limiti dovuti all'insularità della Corsica.
- (116) Le autorità francesi non condividono l'analisi di Corsica Ferries per quanto riguarda il carattere opportuno del livello di offerta considerato dalla CCSP, corrispondente al servizio complementare. Ritengono che il periodo di riferimento per il traffico passeggeri debba essere limitato al periodo successivo al 2006, essendo gli anni 2002-2005 stati contrassegnati da disturbi al servizio dovuti ad agitazioni sociali. Attribuiscono inoltre il sovradimensionamento complessivo dell'offerta nel periodo 2010-2013 all'entrata in servizio della nave *Smeralda* della Corsica Ferries.
- (117) Le autorità francesi fanno infine notare che Corsica Ferries è il principale beneficiario del dispositivo di aiuto sociale nella misura in cui il suo importo dipende dal numero di passeggeri trasportati. Tra l'altro, Corsica Ferries tiene conto esclusivamente delle capacità di trasporto, senza considerare gli altri criteri come quello della qualità del servizio.

6.2. SUGLI ALTRI CRITERI DELLA SENTENZA ALTMARK

- (118) In merito alle osservazioni di Corsica Ferries sul rispetto del secondo e del terzo criterio della sentenza *Altmark*, le autorità francesi precisano che la modifica con clausola aggiuntiva della CSP, avvenuta il 28 dicembre 2009, è dovuta alla differenza tra il livello di traffico previsto, stabilito in base a obiettivi di sviluppo economico ambiziosi, e la realtà segnata da un contesto di rallentamento economico e di aumento dell'offerta dei trasporti marittimi. Esse sottolineano che il controllo del dispositivo di compensazione realizzato dalle giurisdizioni finanziarie non verte sulla sua conformità al diritto applicabile in materia di aiuti di Stato bensì sulla regolarità, sull'efficienza e sull'efficacia della gestione di cui è oggetto. Le autorità francesi aggiungono che le osservazioni presentate riguardavano anche il sistema di aiuto sociale di cui Corsica Ferries sarebbe la prima beneficiaria, e i cui importi sono passati, secondo le autorità francesi, da 13,8 milioni a 20,8 milioni di euro tra il 2002 e il 2009.
- (119) Per quanto concerne le osservazioni di Corsica Ferries sul rispetto del quarto criterio della sentenza *Altmark*, le autorità francesi precisano che la sentenza emessa l'11 settembre 2012 dal Tribunale dell'Unione europea nella

causa T-565/08 non ha alcun legame con la concessione della CSP. Esse contestano pertanto l'interpretazione data a questa sentenza da Corsica Ferries e ritengono che la clausola risolutiva possa essere esercitata solo se la Commissione adottasse una decisione con cui le misure in questione sono considerate aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno o se il contratto per la concessione di servizio pubblico non fosse assegnato alla SNCM.

- (120) Le autorità francesi ritengono infine che basarsi su una dichiarazione del presidente dell'Assemblée territoriale per valutare il grado di concorrenza effettiva non sia conforme al diritto applicabile, poiché quest'autorità non ha competenza per adottare da sola il capitolato d'onori della CSP. Contestualmente, le autorità francesi osservano che l'analisi delle offerte ha portato a ritenere che Corsica Ferries non rispettasse le condizioni del suddetto capitolato d'onori, che non fornisce gli elementi per valutare il suo indebitamento finanziario e che non garantisca la pertinenza del proprio conto economico previsionale.

7. VALUTAZIONE DELLE MISURE

7.1. SUSSISTENZA DI UN AIUTO AI SENSI DELL'ARTICOLO 107, PARAGRAFO 1, DEL TFUE

- (121) L'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE stabilisce che sono incompatibili con il mercato interno «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».
- (122) La qualificazione di una misura nazionale come aiuto di Stato presuppone quindi che vengano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative: 1) che il beneficiario o i beneficiari siano imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE; 2) che la misura in questione sia finanziata mediante risorse statali e sia imputabile allo Stato; 3) che la misura conferisca un vantaggio selettivo al suo beneficiario o ai suoi beneficiari e 4) che la misura in questione falsi o minacci di falsare la concorrenza e incida sugli scambi tra Stati membri⁽⁵²⁾.

7.1.1. NOZIONE DI IMPRESA E DI ATTIVITÀ ECONOMICA

- (123) Come sottolineato dalla decisione di avvio (punto 62), la SNCM e la CMN sono due operatori che prestano servizi di trasporto marittimo e in tal senso esercitano attività economiche.

7.1.2. RISORSE STATALI E IMPUTABILITÀ ALLO STATO

- (124) Come esposto nella decisione di avvio (punti da 63 a 65), la decisione di stipulare la CCSP è stata votata

dall'Assemblée de Corse e le risorse dell'OTC, autorità pubblica, sono risorse pubbliche provenienti soprattutto dalla dotazione di continuità territoriale versata dallo Stato. Le compensazioni corrisposte a titolo della CSP costituiscono quindi un trasferimento di risorse statali imputabili allo Stato.

7.1.3. VANTAGGIO SELETTIVO PER I CONCESSIONARI

- (125) Per valutare se una misura statale costituisca un aiuto, si deve determinare se l'impresa beneficiaria riceva un vantaggio economico che le consenta di sottrarsi dai costi che normalmente avrebbero dovuto gravare sulle proprie risorse finanziarie o se beneficia di un vantaggio che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato⁽⁵³⁾.
- (126) La Commissione ritiene in proposito che, contrariamente a quanto sostenuto dalla CMN, le quote di mercato conquistate dagli operatori concorrenti non stabiliscono in alcun modo l'assenza di vantaggio concesso ai concessionari. È infatti assodato che, senza intervento pubblico, i concessionari non avrebbero beneficiato della compensazione dei propri costi di gestione quale prevista dalla CCSP.
- (127) La Francia si riferisce in particolare alla sentenza del Conseil d'Etat del 13 luglio 2012, che sancisce l'assenza di elementi di aiuto di Stato nella CCSP in generale. La Commissione osserva tuttavia che con la sua sentenza la giurisdizione nazionale si è limitata a ritenere che la clausola di salvaguardia di cui all'articolo 7.1 della CCSP⁽⁵⁴⁾, considerata separatamente, non potesse essere qualificata come aiuto di Stato⁽⁵⁵⁾. Dato che la Commissione non esamina la clausola di salvaguardia a parte ma considera la CCSP nel suo insieme, essa ritiene che i motivi di questa sentenza sulla clausola in questione siano irrilevanti per stabilire se la CCSP comprenda complessivamente elementi di aiuto di Stato. Valuterà la sostanza delle argomentazioni esposte in questa sentenza nell'ambito del suo esame della definizione degli obblighi di servizio pubblico coperti dalla CCSP (cfr. sezione 7.1.3.1).

- (128) Nella misura in cui la Francia sostiene che tali compensazioni non conferiscono un vantaggio selettivo ai loro beneficiari in applicazione della sentenza *Altmark*, la Commissione deve esaminare, come sostengono le autorità francesi e i concessionari, se tutti i criteri della suddetta sentenza *Altmark* sono soddisfatti dalle compensazioni concesse a titolo della CCSP.

⁽⁵²⁾ Cfr. ad esempio la sentenza della Corte del 10 gennaio 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (causa C-222/04, (Raccolta 2006, pag. I-289, punto 129).

⁽⁵³⁾ Cfr. in particolare sentenza della Corte del 14 febbraio 1990, causa C-301/87, Francia/Commissione, (Raccolta 1990, pag. I-307, punto 41).

⁽⁵⁴⁾ Cfr. il punto 38.

⁽⁵⁵⁾ Cfr. la nota 24.

(129) In tal senso è opportuno ricordare che la Corte ha dichiarato in questa sentenza⁽⁵⁶⁾ che le compensazioni versate per l'esecuzione di obblighi di servizio pubblico non costituiscono aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE quando sono soddisfatte quattro condizioni cumulative:

— l'impresa beneficiaria sia stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi siano stati definiti in modo chiaro (criterio 1);

— i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione siano stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente (criterio 2);

— la compensazione non ecceda quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento (criterio 3);

— quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi pertinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento (criterio 4).

(130) Nella comunicazione relativa all'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato alle compensazioni concesse per la prestazione di SIEG⁽⁵⁷⁾ (di seguito «la comunicazione SIEG»), la Commissione ha fornito indicazioni tese a chiarire i requisiti relativi alla compensazione dei servizi di interesse economico generale. Tale comunicazione tratta i vari requisiti stabiliti dalla sentenza *Altmark*, ovvero il concetto di servizio di interesse economico generale ai sensi dell'articolo 106 del TFUE, la necessità di un atto di incarico, l'obbligo di definire i parametri di calcolo

della compensazione, i principi relativi alla necessità di evitare ogni sovracompenrazione e quelli per la selezione del fornitore.

(131) Nella fattispecie, la Commissione ritiene opportuno procedere all'analisi del primo e del quarto criterio della sentenza *Altmark*.

7.1.3.1. **Definizione del servizio di interesse economico generale (criterio 1)**

Ambito di analisi

(132) È opportuno ricordare che le competenze della Commissione nella definizione di un SIEG si limitano alla verifica di errori manifesti di valutazione compiuti dagli Stati membri nel definire un servizio come SIEG⁽⁵⁸⁾.

(133) Inoltre, nel caso esistano norme specifiche dell'Unione, la discrezionalità degli Stati membri è soggetta ad esse, fatto salvo il dovere della Commissione di valutare se il SIEG è stato correttamente definito ai fini del controllo sugli aiuti di Stato⁽⁵⁹⁾. Nella decisione di avvio, la Commissione riteneva in sostanza che il perimetro del servizio pubblico dovesse, per essere accettabile ai fini del controllo sugli aiuti di Stato, rispettare il regolamento (CEE) n. 3577/92 quale interpretato dalla giurisprudenza della Corte⁽⁶⁰⁾. Di conseguenza, la Commissione aveva indicato che avrebbe analizzato se il perimetro del servizio pubblico definito dalla CCSP fosse necessario e proporzionato rispetto a un bisogno reale di servizio pubblico dimostrato dall'insufficienza di servizi di trasporto regolari in una situazione di libera concorrenza.

(134) Pertanto nella fattispecie, in caso di mancata conformità ai criteri sostanziali del regolamento (CEE) n. 3577/92 quali interpretati dalla giurisprudenza, le compensazioni in questione non potrebbero essere dichiarate compatibili ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE. La conformità al regolamento (CEE) n. 3577/92 rappresenta pertanto una condizione necessaria all'applicabilità della disciplina SIEG nel caso di specie⁽⁶¹⁾.

(135) A tale proposito, la Commissione rileva che la CCSP costituisce chiaramente un «contratto di servizio pubblico» ai sensi del regolamento (CEE) n. 3577/92⁽⁶²⁾. Ritiene in tale contesto che le condizioni enunciate nella sentenza *Analir* siano di particolare rilevanza per l'analisi di tale contratto di servizio pubblico. La compensazione

⁽⁵⁶⁾ Cit., cfr. la nota 22.

⁽⁵⁷⁾ Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale, adottata dalla Commissione il 20.12.2011 e pubblicata nella GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4.

⁽⁵⁸⁾ Cfr. la comunicazione SIEG cit., paragrafo 46.

⁽⁵⁹⁾ Cfr. la comunicazione SIEG cit., paragrafo 46.

⁽⁶⁰⁾ In particolare la sentenza *Analir* cit.

⁽⁶¹⁾ Cfr. la disciplina SIEG, paragrafi 8 e 13.

⁽⁶²⁾ Cfr. gli articoli 2 e 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92.

di obblighi specifici nell'ambito di un contratto di servizio pubblico costituisce infatti chiaramente, nel sovvenzionare un'offerta di servizi, un ostacolo alla libera prestazione dei servizi ⁽⁶³⁾. Tale ostacolo può essere giustificato soltanto da condizioni restrittive che stabiliscano la necessità e la proporzionalità della definizione dell'insieme dei servizi sottratti al libero mercato rispetto a un'effettiva necessità di trasporto non soddisfatta in una situazione di libera concorrenza.

- (136) La Commissione ritiene pertanto, per analogia con la sentenza *Analir*, che il perimetro del servizio pubblico, quale definito da un contratto di servizio pubblico, debba essere necessario e proporzionato a un bisogno reale di servizio pubblico, dimostrato dall'insufficienza di servizi di trasporto regolari in una situazione di libera concorrenza.

Analisi distinta del servizio di base e del servizio complementare

- (137) Le autorità francesi dichiarano in via preliminare che il servizio di base e il servizio complementare definiti nella decisione di avvio e precedentemente citati non costituiscono servizi distinti. La Commissione osserva tuttavia che la distinzione tra i servizi di trasporto da fornire tutto l'anno nell'ambito del servizio di base e le capacità complementari relative ai periodi di punta emerge chiaramente dal capitolato d'onori della CSP ⁽⁶⁴⁾.
- (138) Le autorità francesi sono inoltre del parere che il perimetro del servizio pubblico debba essere valutato nel complesso per i due servizi. Si riferiscono in tal senso alla succitata sentenza del Conseil d'Etat del 13 luglio 2012 con cui la giurisdizione nazionale ha stabilito che il regolamento (CEE) n. 3577/92 non rappresenta un ostacolo a che il bisogno reale di servizio pubblico sia valutato complessivamente per ogni linea, senza la necessità di stabilire se tale bisogno sia costantemente giustificato. Il Conseil d'Etat ne ha dedotto che il regolamento (CEE) n. 3577/92 non impone che il servizio complementare risponda a un bisogno reale di servizio pubblico distinto da quello soddisfatto dal servizio di base.

⁽⁶³⁾ Cfr. in particolare la sentenza del 25 luglio 1991, nella causa C-76/90, Säger (Raccolta 1991, pag. I-4221, punto 12); la sentenza del 9 agosto 1994, nella causa C-43/93, Vander Elst (Raccolta 1994, pag. I-3803, punto 14); la sentenza del 28 marzo 1996, nella causa C-272/94, Guiot (Raccolta 1996, pag. I-1905, punto 10); la sentenza del 18 giugno 1998, nella causa C-266/96, Corsica Ferries France (Raccolta 1998, pag. I-3949, punto 56) e la sentenza del 23 novembre 1999 nelle cause riunite C-369/96 e C-376/96, Arblade e a. (Raccolta 1999, pag. I-8453, punto 33).

⁽⁶⁴⁾ La consistenza di ciascun servizio è stata ricordata al punto 33 e alle note 25 e 26. In particolare, l'entità del servizio complementare è indicata nei paragrafi I a) 2) (Marsiglia-Ajaccio), I b) 2) (Marsiglia-Bastia) e I d) 1.4) (Marsiglia-Propriano) del capitolato d'onori della CCSP.

- (139) In proposito, la Commissione ritiene infatti, conformemente alla sua prassi decisionale ⁽⁶⁵⁾, che possa essere legittimo, per evitare una «scrematura» ⁽⁶⁶⁾ lesiva sia in termini di efficacia economica di esecuzione dei servizi che in termini di qualità e redditività economica della stessa, nei casi in cui la richiesta di servizi di trasporto presenti una forte stagionalità, includere nel perimetro del servizio pubblico quei servizi che abbracciano sia l'alta che la bassa stagione. Nelle circostanze di specie, la Commissione ritiene che sarebbe legittimo considerare il servizio complementare giustificato dal bisogno reale di servizio pubblico al quale risponde il servizio di base solo se si accerta, come sostengono le autorità francesi, che la sua erogazione è indispensabile alla fornitura del servizio di base in forza di considerazioni di natura tecnica ed economica.

- (140) Orbene, contrariamente a quanto sostenuto dalle autorità francesi, dalla SNCM e dalla CMN, l'assicurazione del servizio complementare non sembra indispensabile nella fattispecie alla fornitura del servizio di base.

- (141) La Commissione rammenta che un'estensione del perimetro del servizio pubblico può essere giustificata in alcune situazioni da una presenza di complementarità tecniche o da considerazioni di efficacia economica (sinergie) chiaramente definite. Nella fattispecie non è stata tuttavia accertata alcuna complementarità tecnica tra servizio di base e servizio complementare. La Commissione osserva, infatti, che gli obblighi associati a questi servizi sono distinti, soprattutto per quanto riguarda orari e frequenza. Per quanto concerne gli orari, mentre la definizione del servizio di base imponeva un orario di partenza minimo e una fascia di arrivo rigida ⁽⁶⁷⁾, il servizio complementare non stabiliva alcun orario da rispettare. Quanto alla frequenza, il capitolato d'onori della CCSP non prescriveva alcun obbligo per il servizio complementare, essendo la capacità di trasporto definita annualmente per i periodi di punta. Inoltre servizi organizzati in base a una distinzione simile ⁽⁶⁸⁾ sono stati erogati con navi ed equipaggi diversi nel periodo 2002-2006.

- (142) Giova in tal senso osservare che l'argomentazione delle autorità francesi, secondo cui il capitolato d'onori non imponeva l'uso di navi diverse, non mette in discussione tale conclusione, nella misura in cui l'esperienza della

⁽⁶⁵⁾ Cfr. la decisione della Commissione, del 30 ottobre 2001, relativa agli aiuti pubblici corrisposti dalla Francia alla Société nationale maritime Corse-Méditerranée, GU L 50 del 21.2.2002, pag. 66, punto 74.

⁽⁶⁶⁾ La scrematura fa riferimento alla situazione in cui imprese di trasporto marittimo concorrenti operano soltanto in periodi di punta.

⁽⁶⁷⁾ CCSP, allegato I. La fascia di arrivo era compresa tra le 6:30 e le 7:00 per le linee Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Bastia e tra le 6:30 e le 7:30 per la linea Marsiglia-Propriano, in considerazione dei vincoli imposti per il trasporto merci e passeggeri.

⁽⁶⁸⁾ Per il periodo 2002-2006 è stato previsto un servizio «supplementare» in base al quale i concessionari mettevano a disposizione capacità aggiuntive per il trasporto passeggeri nei periodi di punta. Il servizio era operato con nave passeggeri. Cfr. relazione della Chambre régionale des Comptes de Corse.

precedente CSP per il periodo 2002-2006 stabiliva che i due tipi di servizio potessero essere prestati con navi distinte ⁽⁶⁹⁾.

- (143) Inoltre, per quanto riguarda l'argomentazione delle autorità francesi secondo cui l'inclusione del servizio complementare è giustificata da una perequazione finanziaria con il servizio di base, è sufficiente constatare che la contabilità analitica della SNCM evidenzia costantemente, per quest'ultimo servizio, un disavanzo operativo ⁽⁷⁰⁾. Tale argomentazione non può quindi essere considerata.
- (144) Ne consegue che, nelle circostanze di specie, non è possibile ritenere l'esecuzione del servizio complementare indispensabile per l'adeguata esecuzione del servizio di base, oltre al fatto che nessuna delle argomentazioni formulate in tal senso dalle autorità francesi e dai concessionari può invalidare tale conclusione. La Commissione ritiene pertanto che la qualificazione di servizio di interesse economico generale debba essere valutata distintamente per i due tipi di servizio in questione.

Analisi del servizio di base

- (145) La Commissione rileva innanzitutto, conformemente alla giurisprudenza ⁽⁷¹⁾ e alla sua prassi decisionale in materia ⁽⁷²⁾, che la politica di continuità territoriale condotta dalle autorità francesi rientra in un legittimo interesse pubblico, ovvero garantire servizi di trasporto sufficienti per rispondere alle necessità di sviluppo economico e sociale della Corsica. La prestazione di un servizio minimo di continuità territoriale tra Marsiglia e i cinque porti considerati della Corsica risponde pertanto a un bisogno di servizio pubblico chiaramente definito.
- (146) Quanto all'esistenza di una carenza di iniziativa privata per il servizio di base, gli altri operatori del mercato riconoscono che non sarebbero stati in grado di garantire questo servizio ⁽⁷³⁾.
- (147) In particolare, per quanto riguarda il periodo per cui questa carenza è stata osservata, la Commissione reputa che la constatazione, su ogni linea in questione, di una carenza di iniziativa privata a fronte di un bisogno di

trasporto chiaramente definito durante i soli periodi di bassa stagione sia sufficiente a giustificare l'inclusione del servizio di base nel perimetro del servizio pubblico durante tutto l'anno per tutte queste linee. Il carattere permanente del servizio di base è, infatti, giustificato da evidenti considerazioni di efficacia tecnica ed economica, senza la necessità di stabilire una carenza dei servizi di trasporto per tutto l'anno. Il reimpiego di alcune navi in corso d'anno avrebbe imposto in tal senso un onere economico aggiuntivo ai concessionari, privandoli al contempo degli elevati introiti dei periodi di punta.

- (148) Infine, come rileva la Commissione nella sua comunicazione interpretativa ⁽⁷⁴⁾ sul regolamento (CEE) n. 3577/92, il raggruppamento di più linee all'interno di uno stesso servizio non è di per sé contrario al suddetto regolamento. Anzi, il raggruppamento delle cinque linee garantisce, nella fattispecie, una condivisione dei mezzi che consente di migliorare la qualità del servizio in questione ⁽⁷⁵⁾ e di ridurre i costi, giacché i requisiti tecnici imposti ai collegamenti verso i cinque porti della Corsica nell'ambito del servizio di base sono paragonabili soprattutto in termini di orario, tempo di traversata e ripartizione delle capacità tra trasporto merci e trasporto passeggeri ⁽⁷⁶⁾. Di fatto, la CCSP ⁽⁷⁷⁾ prevede sia l'utilizzo di alcune navi su linee distinte del servizio di base sia l'utilizzo di navi diverse sulla stessa linea ⁽⁷⁸⁾.
- (149) Infine, conformemente all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92, la CCSP e i suoi allegati stabiliscono norme precise di continuità, regolarità, capacità e tariffe che i concessionari sono tenuti a rispettare per assicurare il servizio di base (cfr. sezione 2.5).
- (150) Ne consegue che l'inclusione del servizio di base nel perimetro della CCSP è necessaria e proporzionata al bisogno reale di servizio pubblico.

Analisi del servizio complementare

- (151) Per quanto riguarda il servizio complementare, la Commissione ritiene che l'inclusione di questo servizio nel perimetro del servizio pubblico contravvenga all'obbligo della necessità e della proporzionalità di definire il perimetro del servizio pubblico rispetto al bisogno reale di servizio pubblico (cfr. sezione 8.1.1).

⁽⁶⁹⁾ Il servizio di base era operato dal 2002 con navi mercantili miste mentre quello complementare con traghetti (o navi passeggeri). Come rilevato in particolare dalla Chambre régionale des comptes de Corse (Relazione di osservazioni definitive sull'Office des Transports de Corse, pagg. 80-82), la CCSP assomiglia, nella formulazione e nell'organizzazione generale, alla precedente concessione, e per quanto riguarda gli OSP, le loro modalità sono solo leggermente diverse.

⁽⁷⁰⁾ Cfr. considerando 47 e nota 35.

⁽⁷¹⁾ Cfr. sentenza *Anilir* cit., punto 27.

⁽⁷²⁾ Cfr. decisione della Commissione, del 30 ottobre 2001, relativa agli aiuti pubblici corrisposti dalla Francia alla Société nationale maritime Corse-Méditerranée, GU L 50 del 21.2.2002.

⁽⁷³⁾ Cfr. considerando 79 della decisione di avvio.

⁽⁷⁴⁾ COM(2003) 595 definitivo – non pubblicato nella GU, sezione 5.5.3.

⁽⁷⁵⁾ Soprattutto minimizzando l'impatto di indisponibilità operative di alcune navi.

⁽⁷⁶⁾ CCSP, allegato I.

⁽⁷⁷⁾ Allegato 2, assegnazione di principio delle navi per linea.

⁽⁷⁸⁾ Ad esempio, la Pascal Paoli era destinata principalmente alla linea Marsiglia-Bastia e in via occasionale alla linea Marsiglia-Balagne. Parimenti, il servizio di base su Propriano doveva essere effettuato con le tre navi della CMN: Girolata, Kalliste e Scandola.

(152) La Commissione rileva in tal senso che le tre linee del servizio complementare Marsiglia-Ajaccio, Marsiglia-Bastia e Marsiglia-Propriano sono state servite dalla SNCM in modo indissociabile con due navi passeggeri - la Danielle Casanova e la Napoléon Bonaparte - per fornire servizi sulle tre linee ⁽⁷⁹⁾. La Commissione osserva inoltre che gli scarsi obblighi imposti per la prestazione del servizio complementare ⁽⁸⁰⁾ rendevano di fatto la condivisione dei mezzi ancora più pertinente per l'esecuzione del servizio, favorendo una complementarità tecnica ed economica per la fornitura dei servizi sulle tre linee in questione. La Commissione ritiene pertanto che la validità dell'inclusione del servizio complementare nel perimetro della CCSP debba essere valutata nel suo insieme.

(153) L'esame della necessità e della proporzionalità del perimetro della CSP deve inoltre tenere conto della presenza di obblighi di servizio pubblico su tutti i collegamenti tra il continente francese e la Corsica. Tuttavia, nelle circostanze di specie e viste le argomentazioni delle parti ⁽⁸¹⁾, l'esame in questione deve considerare anche la presenza di un'offerta di iniziativa privata a partire da Tolone, significativamente sostituibile alle linee da Marsiglia oggetto della CSP.

Sostituibilità dei servizi di trasporto passeggeri in partenza da Marsiglia e da Tolone

(154) Nella sua decisione di avvio, la Commissione aveva ricordato l'esistenza di un insieme di indizi tali da stabilire la presenza di una sostituibilità tra i servizi in partenza da Marsiglia e quelli offerti da Tolone. L'andamento del traffico sui collegamenti tra il continente francese e la Corsica dimostra, infatti, il rapido sviluppo di un'offerta concorrenziale a quella dei due concessionari. Basti ricordare che il traffico marittimo tra il continente francese e la Corsica ha registrato tra il 2002 e il 2009 un aumento del 31,6 % nel trasporto passeggeri ⁽⁸²⁾. In tal senso, la suddivisione del traffico tra i porti serviti mostra un fortissimo incremento del traffico in partenza da Tolone (+ 150 % tra il 2002 e il 2009) e, in concomitanza, una riduzione del traffico da Marsiglia (- 1,7 %). Ne consegue che la crescita del traffico complessivo è stata ampiamente assorbita dai fornitori operanti da Tolone a scapito dell'offerta dei concessionari in partenza da Marsiglia.

(155) Contrariamente alle affermazioni delle autorità francesi, peraltro non supportate da elementi quantitativi, tale

⁽⁷⁹⁾ Cfr. l'allegato 2 della CCSP.

⁽⁸⁰⁾ Tali obblighi si limitano essenzialmente a una capacità di trasporto minima da garantire per tutti i periodi di punta, cfr. il punto 141.

⁽⁸¹⁾ Cfr. sezione 5.1.1.

⁽⁸²⁾ Relazione di osservazioni definitive della Chambre régionale des comptes de Corse, *Continuité territoriale*, 2010, pag. 65.

andamento non sembra essere imputabile a un effetto di vasi comunicanti con l'Italia. Risulta infatti che la quota del traffico corso ⁽⁸³⁾ attribuibile ai collegamenti tra il continente francese e la Corsica è aumentata costantemente tra il 2002 e il 2009, passando dal 60,9 % del 2002 al 66,2 % del 2009, a scapito delle linee tra la Corsica e l'Italia ⁽⁸⁴⁾.

(156) Quanto all'argomentazione delle autorità francesi, secondo cui il Conseil de la Concurrence avrebbe riconosciuto nella sua decisione del 2006 di non poter escludere che il mercato del trasporto passeggeri da Marsiglia fosse un mercato rilevante, la Commissione osserva che il Conseil de la Concurrence si è limitato a osservare, basandosi su argomentazioni circa la presenza di una posizione dominante della SNCM nella sua risposta alla gara d'appalto dell'OTC ⁽⁸⁵⁾, che esisteva un mercato rilevante costituito dai collegamenti operati da Marsiglia ⁽⁸⁶⁾. Questa posizione non ha tuttavia impedito al Conseil de la Concurrence di considerare che, nel mercato dei passeggeri in viaggio nei periodi di punta tra il continente e la Corsica (Francia continentale e Italia), non è possibile escludere che i porti di Nizza, Tolone, Marsiglia, Livorno, Savona e Genova esercitino gli uni nei confronti degli altri una certa pressione concorrenziale ⁽⁸⁷⁾.

(157) L'evoluzione del traffico tra il continente francese e la Corsica a vantaggio delle linee operate da Tolone è ancora più evidente per il servizio complementare. Tra il 2002 e il 2005 il traffico reale osservato sul servizio complementare è infatti diminuito di 208 213 passeggeri sulla linea Marsiglia-Corsica mentre quello tra Tolone e la Corsica è aumentato nello stesso periodo di 324 466 passeggeri. In un contesto di incremento complessivo del traffico a partire dal 2002, la diminuzione della quota del servizio complementare a vantaggio di altri operatori del mercato indica un alto livello di sostituibilità tra questi due servizi.

(158) In termini qualitativi, la scarsa distanza tra Marsiglia e Tolone (50 km) è, infatti, tale da indurre una sostituibilità tra servizi a destinazione dello stesso porto corso. Si aggiunga che il tempo occorrente per il tragitto Marsiglia-Tolone è pari a 35-45 minuti, quindi largamente inferiore al tempo di traversata in mare ⁽⁸⁸⁾ e pertanto

⁽⁸³⁾ La Commissione fa qui riferimento al traffico marittimo di passeggeri provenienti da o diretti verso tutti i porti corsi.

⁽⁸⁴⁾ Fonte: Osservatorio regionale dei trasporti della Corsica (ORTC).

⁽⁸⁵⁾ Cfr. la sezione 2.4

⁽⁸⁶⁾ Cfr. la decisione n. 06-MC-03 dell'11 dicembre 2006, paragrafo 97.

⁽⁸⁷⁾ Cfr. la decisione n. 06-MC-03 dell'11 dicembre 2006, paragrafo 80.

⁽⁸⁸⁾ Il tempo di traversata in mare è di 5 ore e 45 minuti da Tolone contro circa 10 ore da Marsiglia con una nave mercantile mista (traversata notturna).

difficilmente può rappresentare un ostacolo alla messa in concorrenza dei due servizi da parte del loro destinatario finale. Inoltre, il porto di Tolone è più vicino alla Corsica di circa 50 km e questo permette alle navi in partenza da Tolone di effettuare la traversata verso la Corsica in un tempo minore rispetto a quelle da Marsiglia, il che rafforza la sostituibilità dei servizi in partenza da Marsiglia con quelli operati da Tolone ⁽⁸⁹⁾.

- (159) Un sostanziale livello di sostituibilità dei servizi ⁽⁹⁰⁾ forniti dai porti di Marsiglia e Tolone poteva essere rilevato quantitativamente fin dal 2006 in base agli spostamenti di traffico verso Tolone osservati durante gli scioperi che hanno provocato seri disagi ai servizi operati da Marsiglia a fine 2005 ⁽⁹¹⁾. Pertanto, anche tenendo conto dell'impatto dell'aumento tendenziale del traffico da Tolone ⁽⁹²⁾, i livelli di spostamento da Marsiglia a Tolone ⁽⁹³⁾ osservati sulle linee verso Ajaccio nel periodo settembre-ottobre 2005 erano dell'ordine dell'89 % ⁽⁹⁴⁾.
- (160) Sulla base di tutti questi elementi la Commissione ritiene che, nelle circostanze di specie, il servizio complementare fosse ampiamente sostituibile, dal punto di vista della domanda di passeggeri, ai servizi operati da Tolone verso Bastia e Ajaccio al momento della concessione della CCSP.

Carenza di iniziativa privata

- (161) La Commissione sottolinea inoltre che le autorità francesi non hanno fornito alcuna prova della carenza di iniziativa privata per il servizio complementare. Pur contestando la distinzione tra servizio di base e servizio complementare, esse si limitano a ricordare l'ampio margine

⁽⁸⁹⁾ Cfr. anche parere n. 12-A-05 del 17 febbraio 2012, cit., sezione C 2) e in particolare il paragrafo 131 relativo a una certa sostituibilità dei servizi tra i porti corsi, da un lato, e Marsiglia e Tolone, dall'altro, anche nei periodi di scarso traffico. Nessuno degli elementi raccolti nell'ambito della procedura indica un sostanziale cambiamento tra il 2006 e il 2012 dei fattori che influenzano la sostituibilità della domanda di trasporto in partenza da Marsiglia e da Tolone.

⁽⁹⁰⁾ I servizi ai quali si fa riferimento sono quelli del trasporto viaggiatori verso Bastia e Ajaccio, gli unici serviti da Tolone.

⁽⁹¹⁾ Marsiglia è stata teatro di un'importante agitazione sociale nei mesi di settembre-ottobre 2005 in relazione alla privatizzazione della SNCM.

⁽⁹²⁾ La Commissione ha tenuto conto di questo impatto correggendo lo spostamento di traffico reale con gli scostamenti annui osservati nei mesi precedenti lo sciopero. Se è plausibile che anche i dati di traffico dei mesi immediatamente successivi a un rilevante evento di disagio siano influenzati da cancellazioni delle prenotazioni, i valori dei mesi precedenti forniscono, invece, un'immagine più fedele dall'andamento a lungo termine dei mercati in questione.

⁽⁹³⁾ Gli spostamenti di traffico verso Nizza, benché non trascurabili, erano invece nettamente inferiori. Fonte: Osservatorio regionale dei trasporti della Corsica.

⁽⁹⁴⁾ Considerati gli adeguamenti tendenziali precedentemente descritti, il calo della frequentazione in partenza da Marsiglia è di 22 600 passeggeri mentre l'aumento adeguato della frequentazione da Tolone è di 20 056 passeggeri. Nessun adeguamento di spostamento per il porto di Nizza.

di discrezionalità di cui dispongono gli Stati membri per quanto riguarda la natura dei SIEG. Le autorità francesi non giustificano, tuttavia, l'inclusione del servizio complementare con una carenza di iniziativa privata a fronte di un'esigenza di servizio specifica. La Francia motiva, infatti, la natura complessiva della CCSP con la volontà di non limitare il perimetro del servizio pubblico alle attività non redditizie al fine di garantire una perequazione finanziaria (cfr. i punti 61 e 62). Tuttavia, come precedentemente rilevato, tale argomentazione non poteva essere accettata (cfr. il punto 143).

- (162) In tale contesto, la Commissione ha confrontato il traffico reale di passeggeri verso ciascun porto del servizio complementare con l'offerta di trasporto fornita da Corsica Ferries da Tolone e con il servizio di base della CSP. Ne consegue che per i porti di Bastia e di Ajaccio, che rappresentano il 90 % delle capacità richieste dal servizio complementare, la combinazione delle capacità offerte dal servizio di base della CSP in partenza da Marsiglia e del servizio di iniziativa privata operato tra il 2004 e il 2006 da Tolone era sufficiente a soddisfare la domanda effettivamente osservata, e questo sia per il periodo primavera-autunno che per il periodo estivo, per entrambi i porti e per ogni anno tra il 2004 e il 2006.

- (163) Tale conclusione non è stata messa in discussione nel complesso dalla Francia. Le autorità francesi si limitano a considerare le circostanze eccezionali degli anni 2004 e 2005 ⁽⁹⁵⁾, che a loro dire spiegherebbero il calo del numero di passeggeri del servizio complementare. La Commissione ritiene, tuttavia, che la portata di questa argomentazione sugli anni 2004 e 2005 sia ampiamente limitata dai forti spostamenti di traffico osservati verso i servizi operati da Tolone ⁽⁹⁶⁾. La Commissione fa inoltre osservare che il livello sufficiente dei servizi di trasporto era riscontrabile anche per il 2006, immediatamente prima dell'entrata in vigore della CSP ⁽⁹⁷⁾, e la cui situazione concorrenziale evidenziava pertanto una particolare importanza.

- (164) La Commissione ritiene pertanto che l'inclusione del servizio complementare nel perimetro della CSP non sia né necessaria né proporzionata al soddisfacimento di una domanda di trasporti riscontrata sulle linee Marsiglia-Bastia e Marsiglia-Ajaccio. Per quanto riguarda la linea Marsiglia-Propriano, benché nessun altro servizio abbia collegato regolarmente il porto corso nel 2006, la

⁽⁹⁵⁾ Cfr. il punto 159 e la nota 93.

⁽⁹⁶⁾ L'impatto dei disagi ai servizi offerti da Marsiglia sul traffico totale effettivamente riscontrato è, infatti, attenuato dal concomitante aumento del numero di passeggeri in viaggio sulle linee operate da Tolone, cfr. il punto 159.

⁽⁹⁷⁾ Per giunta, l'anno 2006 è stato contrassegnato da un forte incremento del numero di passeggeri complessivamente in viaggio verso la Corsica, pari - secondo l'ORTC - all'8,5 %.

Commissione ritiene che la scarsa proporzione di traffico rappresentata da questa linea ⁽⁹⁸⁾ non permetta di stabilire che la carenza di iniziativa privata su questa sola linea sia un elemento suscettibile di invalidare la conclusione relativa all'intero servizio complementare.

- (165) In tal senso è importante osservare che il servizio fornito da Corsica Ferries rispondeva alle norme degli OSP applicabili a qualsiasi collegamento tra il continente francese e la Corsica e che non presentava differenze qualitative rispetto al servizio fornito nell'ambito del servizio complementare. Infatti, come ricordato al punto 141, gli obblighi qualitativi riferiti al servizio complementare erano notevolmente più leggeri di quelli del servizio di base.
- (166) La Commissione ritiene in particolare che non sarebbe opportuno per gli Stati membri attribuire obblighi specifici di servizio pubblico a servizi già forniti o che possono essere forniti in modo soddisfacente e a condizioni (prezzo, caratteristiche obiettive di qualità, continuità e accesso al servizio) coerenti con il pubblico interesse, quale definito dallo Stato, da imprese operanti secondo le normali regole del mercato ⁽⁹⁹⁾. In tale contesto, la Commissione ritiene dagli elementi di cui sopra che la compensazione dei costi sostenuti dalla SNCM per la prestazione del servizio complementare vada anche contro la pratica della Commissione in materia. Infatti, alla luce della presenza degli OSP e del dispositivo di aiuto sociale ⁽¹⁰⁰⁾ su tutte le linee tra il continente francese e la Corsica, è possibile ritenere che i concorrenti della SNCM operanti da Tolone nel trasporto passeggeri esercitassero la propria attività in una situazione di libera concorrenza.
- (167) In conclusione, la Commissione ritiene che l'inclusione del servizio complementare nel perimetro del servizio pubblico non corrisponda a un bisogno reale di servizio pubblico e che, alla luce delle norme specifiche applicabili, la Francia abbia commesso nella fattispecie un errore manifesto di valutazione considerando SIEG il servizio complementare previsto dalla CCSP. Il primo criterio della sentenza *Altmark* non è quindi soddisfatto per quanto concerne le compensazioni concesse per il servizio complementare.

⁽⁹⁸⁾ Sia dal punto di vista delle capacità attivate nella CSP 2007-2013 che della domanda effettivamente osservata, la linea Marsiglia-Propriano rappresentava circa il 10 % dell'attività del servizio complementare. Fonti: ORTC e Relazione di esecuzione dei servizi della SNCM 2010.

⁽⁹⁹⁾ Cfr. il punto 48 della comunicazione SIEG.

⁽¹⁰⁰⁾ Cfr. il punto 7 e la nota 5.

7.1.3.2. *Selezione del prestatore (criterio 4)*

- (168) Secondo il quarto criterio della sentenza *Altmark*, la compensazione deve essere il risultato di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, oppure il risultato di un'operazione di analisi comparativa con un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata dei mezzi necessari ⁽¹⁰¹⁾.

Sul primo sottocriterio

- (169) La concessione per i collegamenti marittimi tra il continente francese e la Corsica è stata assegnata a seguito di una procedura negoziata, preceduta dalla pubblicazione di un bando di gara nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea conformemente alle disposizioni dell'articolo L.1411-1 del CGCT ⁽¹⁰²⁾. Tuttavia, una procedura di appalto pubblica esclude l'esistenza di aiuti di Stato soltanto qualora consenta di selezionare il candidato in grado di fornire il servizio «al costo minore per la collettività» ⁽¹⁰³⁾. Nella decisione di avvio la Commissione aveva espresso dubbi sul fatto che la procedura di appalto avesse dato adito a una concorrenza sufficientemente aperta ed effettiva.
- (170) La procedura utilizzata nella fattispecie, e prevista nel diritto francese per l'assegnazione di concessioni di servizio pubblico, è una procedura negoziata preceduta da pubblicazione ai sensi del diritto europeo degli appalti pubblici. Giova ricordare innanzitutto che questa procedura può garantire una concorrenza effettiva solo con una valutazione caso per caso ⁽¹⁰⁴⁾. Essa conferisce, infatti, all'autorità aggiudicatrice un ampio margine di discrezionalità e può limitare la partecipazione degli operatori interessati.
- (171) Nella fattispecie, la Commissione ritiene che le condizioni di gara non abbiano consentito di garantire questa concorrenza effettiva.
- (172) Infatti l'unica offerta concorrente a quella dei concessionari non è stata valutata in base ai suoi meriti propri (criteri di aggiudicazione) ma in funzione di un criterio di selezione, nella fattispecie la capacità del candidato di operare dal 1° luglio 2007. La procedura non ha, quindi, consentito all'OTC di confrontare più offerte per selezionare quella economicamente più vantaggiosa.

⁽¹⁰¹⁾ Cfr. il punto 62 della comunicazione SIEG.

⁽¹⁰²⁾ Code Général des Collectivités Territoriales.

⁽¹⁰³⁾ Cfr. i punti 65 e 66 della comunicazione SIEG.

⁽¹⁰⁴⁾ Cfr. la comunicazione SIEG, punto 67.

(173) In tal senso, contrariamente a quanto affermano le autorità francesi, la Commissione ritiene che il fatto che siano state presentate due offerte non basta a dare adito a una concorrenza effettiva, giacché l'offerta concorrente non rappresentava un'alternativa credibile. Nella fattispecie, l'offerta di Corsica Ferries indicava, infatti, come data di inizio del servizio il 12 novembre 2007 mentre il capitolato d'oneri imponeva l'inizio della prestazione al 1° luglio 2007⁽¹⁰⁵⁾. La Commissione ritiene inoltre, contrariamente alle argomentazioni delle autorità francesi, che i molteplici ricorsi giurisdizionali non costituiscano una prova della concorrenza effettiva nella procedura di assegnazione della CCSP.

(174) Tale constatazione è corroborata da una serie di elementi relativi alla situazione di mercato e alle condizioni della procedura di gara.

(175) Come prima cosa è opportuno notare, come rilevato in particolare dal Conseil de la concurrence⁽¹⁰⁶⁾, che il raggruppamento SNCM/CMN disponeva di un notevole vantaggio concorrenziale, essendo un operatore storico già in possesso di un mezzo navale adatto alle specifiche del capitolato d'oneri della CCSP.

(176) Inoltre il ridottissimo lasso di tempo imposto tra la data prevista per l'attribuzione della CCSP (concessa alla fine il 7 giugno 2007) e la data di inizio del servizio (1° luglio 2007) era tale da costituire una notevole barriera all'ingresso per i nuovi operatori. Unito ai requisiti tecnici legati alle specifiche dei porti in questione⁽¹⁰⁷⁾, alla condizione sull'età della flotta⁽¹⁰⁸⁾ e alle capacità unitarie richieste dal capitolato d'oneri della CCSP, questo brevissimo lasso di tempo può aver limitato la partecipazione alla gara. La Commissione ritiene, infatti, che un termine di tre settimane sia insufficiente a garantire il reimpiego di una flotta di navi nelle circostanze di specie, così come l'acquisto e/o il nolo di una serie di imbarcazioni rispondenti alle condizioni del capitolato d'oneri⁽¹⁰⁹⁾.

⁽¹⁰⁵⁾ Relazione della commissione di concessione di servizio pubblico.

⁽¹⁰⁶⁾ Cfr. la decisione n. 06-MC-03 dell'11 dicembre 2006 relativa a richieste di misure cautelari nel settore del trasporto marittimo tra la Corsica e il continente, in particolare il punto 106: «La situazione dal porto di Marsiglia è quindi da considerarsi, nonostante l'assenza di un diritto di esclusiva, come un'esclusiva di fatto a vantaggio dei due concessionari, che peraltro dispongono, in virtù della loro posizione di operatori storici su queste linee, delle navi più adatte a garantire il traffico merci e passeggeri in partenza da Marsiglia.»

⁽¹⁰⁷⁾ Ad esempio, il porto di Bastia non consentiva nel 2007 di manovrare navi più lunghe di 180 metri.

⁽¹⁰⁸⁾ L'impossibilità di impiegare navi di oltre 20 anni portava quindi a ridurre il numero delle navi utilizzabili dai concorrenti degli operatori storici.

⁽¹⁰⁹⁾ Si osservi in proposito che gli alti costi di una nave in grado di soddisfare le condizioni del capitolato d'oneri della CCSP, anche usata, rappresentavano un'ulteriore barriera all'ingresso. La nave mercantile mista Jean Nicoli è stata acquistata, ad esempio, dalla SNCM nel 2009 per 75 milioni di euro.

(177) Anche l'esistenza di numerose clausole di incontro⁽¹¹⁰⁾ e la facoltà lasciata all'OTC di stabilire deroghe alle norme applicabili⁽¹¹¹⁾ hanno contribuito a disincentivare la partecipazione alla gara alimentando dubbi su alcuni parametri tecnici ed economici cruciali per la formulazione delle offerte. In tal senso, come sottolineato dalle autorità francesi, la Commissione ritiene che l'imposizione di condizioni aggiuntive a quelle di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3577/92 non sia contraria, nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, a detto regolamento. Spettava tuttavia alle autorità nazionali verificare nella fattispecie, soprattutto considerando queste condizioni aggiuntive suscettibili di limitare la partecipazione alla procedura di gara, se la concorrenza effettiva per l'assegnazione della CCSP avesse permesso di soddisfare il 4° criterio della sentenza *Altmark* e, in caso contrario, trarne le conseguenze giuridiche necessarie.

(178) In virtù di tutti questi elementi, la Commissione ritiene che le condizioni della procedura seguita non abbiano consentito di garantire nel caso di specie una concorrenza effettiva per la concessione della CSP e, di conseguenza, la selezione dell'offerta di servizio al minor costo per la collettività⁽¹¹²⁾.

Sul secondo sottocriterio

(179) Era quindi compito delle autorità francesi dimostrare che la compensazione fosse stata determinata facendo riferimento a un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi necessari⁽¹¹³⁾.

(180) La Francia non ha presentato tali elementi d'informazione. Inoltre, come sottolineato nella sezione 2.5, la compensazione non è stata determinata secondo una base di costi stabilita a priori o secondo un confronto con la struttura di costi di imprese marittime comparabili ma in considerazione di previsioni di introiti e di costi del carburante che riprendono solo una parte dei proventi e degli oneri del servizio.

(181) Peraltro, come rilevato nella relazione della Chambre régionale des comptes de Corse⁽¹¹⁴⁾, la Commissione osserva che le compensazioni di previsione della CCSP per il periodo 2007-2013 erano sensibilmente superiori a quelle previste per il periodo 2002-2006 a fronte di obblighi simili o addirittura leggermente inferiori in termini di capacità offerta.

⁽¹¹⁰⁾ Cfr. sezione 2.5.

⁽¹¹¹⁾ Soprattutto per quanto riguarda l'età della flotta e l'adeguamento dei servizi (cfr. CCSP, allegato I).

⁽¹¹²⁾ È evidente che la conclusione di una clausola aggiuntiva con procedura di negoziazione diretta tra l'autorità aggiudicatrice e il raggruppamento concessionario non è atta a rimettere in discussione questa conclusione per il periodo 2010-2013.

⁽¹¹³⁾ Cfr. punto 61 della comunicazione SIEG.

⁽¹¹⁴⁾ Cfr. Relazione di osservazioni definitive sull'Office des Transports de Corse, pag. 80.

(182) Nonostante il cambiamento di situazione economica negli anni 2001-2007, il confronto con i costi sostenuti da un'impresa gestita in modo efficiente era tanto più necessario se si considera che alcuni elementi lasciavano supporre che la SNCM, che usciva allora da un intenso⁽¹¹⁵⁾ periodo di ristrutturazione, non fosse un esempio di impresa gestita in modo efficiente.

(183) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene pertanto che il quarto criterio della sentenza *Altmark* non sia soddisfatto nel caso di specie.

7.1.3.3. Conclusioni sull'esistenza di un vantaggio selettivo

(184) Dal momento che i criteri della sentenza *Altmark* sono cumulativi, la mancata soddisfazione del primo criterio da parte del servizio complementare e, comunque, del quarto criterio da parte della CCSP, in generale, bastano a stabilire la presenza di un vantaggio economico selettivo concesso ai concessionari.

7.1.4. SULLE CONDIZIONI RELATIVE ALL'INCIDENZA SUGLI SCAMBI TRA STATI MEMBRI E ALLA DISTORSIONE DELLA CONCORRENZA

(185) Come indicato nella decisione di avvio, la SNCM e la CMN operano su linee tra il continente francese e la Corsica in diretta concorrenza con operatori come Corsica Ferries, Moby Lines e Saremar. La Commissione constata pertanto che le compensazioni pubbliche in esame possono consolidare la posizione della SNCM e della CMN rispetto alle imprese di trasporto marittimo concorrenti dell'UE e incidere in tal modo sugli scambi tra gli Stati membri e falsare la concorrenza.

7.1.5. CONCLUSIONI CIRCA LA PRESENZA DI AIUTO DI STATO AI SENSI DELL'ARTICOLO 107, PARAGRAFO 1, DEL TFUE.

(186) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che tutte le compensazioni ricevute dalla SNCM e dalla CMN nel quadro della CCSP costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

(187) Essendo stati concessi senza preventiva notifica alla Commissione, questi aiuti sono da considerarsi illegali.

8. COMPATIBILITÀ CON IL MERCATO INTERNO

8.1. ANALISI DI COMPATIBILITÀ AI SENSI DELL'ARTICOLO 106, PARAGRAFO 2, DEL TFUE

(188) Come esposto nella decisione di avvio⁽¹¹⁶⁾, il traffico passeggeri della CSP supera i 300 000 passeggeri annui

e le compensazioni previste dalla CCSP sono superiori ai 30 milioni di euro l'anno. Le decisioni SIEG del 2005⁽¹¹⁷⁾ e del 2011⁽¹¹⁸⁾ non sono quindi applicabili alla CCSP in virtù rispettivamente dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c) e dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera d).

(189) Poiché la Francia non fa riferimento ad alcuna altra base di compatibilità, la Commissione ritiene che la compatibilità⁽¹¹⁹⁾ con il mercato interno delle compensazioni concesse a norma della CCSP debba essere valutata alla luce della disciplina SIEG. È tuttavia opportuno ricordare che, conformemente al punto 69 della disciplina SIEG, i principi enunciati ai punti 14, 19, 20, 24, 39 e 60 della suddetta disciplina non si applicano agli aiuti illegali concessi prima del 31 gennaio 2012.

(190) Conformemente al punto 11 della disciplina SIEG, gli aiuti di Stato che non rientrano nel campo di applicazione della decisione del 2011 possono essere dichiarati compatibili con l'articolo 106, paragrafo 2, del trattato se sono necessari per la gestione dei servizi di interesse economico generale in questione e non incidono sullo sviluppo degli scambi in misura contraria all'interesse dell'Unione. Per raggiungere tale equilibrio devono essere soddisfatte le condizioni descritte nelle sezioni da 2.2. a 2.10 della disciplina.

(191) In primo luogo è opportuno esaminare la definizione del servizio di interesse economico generale presentato nel caso di specie.

8.1.1. EFFETTIVO SERVIZIO DI INTERESSE ECONOMICO GENERALE

(192) Quando la qualificazione del servizio complementare come SIEG è inficiata da un errore manifesto di valutazione (cfr. i punti 151 – 167), le compensazioni versate a titolo di questo servizio non possono essere dichiarate compatibili con l'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

(193) La Commissione ha stabilito invece, in base all'analisi di cui ai punti 145 – 150, che il servizio di base corrispondeva a un SIEG chiaramente definito.

⁽¹¹⁷⁾ Decisione della Commissione 2005/842/CE, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale; GU L 312, del 29.11.2005, pag. 67.

⁽¹¹⁸⁾ Decisione della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale; GU L 7, dell'11.1.2012, pag. 3.

⁽¹¹⁹⁾ Cfr. sentenza della Corte del 28 aprile 1993 nella causa C-364/90, Italia/Commissione (Raccolta 1993, pag. I-02097, punto 20).

⁽¹¹⁵⁾ Cfr. considerando 15 e nota 10.

⁽¹¹⁶⁾ Cfr. i punti 118 – 120 della decisione di avvio.

8.1.2. ALTRE CONDIZIONI DELLA DISCIPLINA SIEG

- (194) Occorre esaminare se le altre condizioni della disciplina SIEG sono soddisfatte per il solo servizio di base, essendo l'unico rispondente a un SIEG chiaramente definito.

8.1.2.1. *Atto di incarico*

- (195) Per quanto riguarda la necessità di un **atto di incarico** che specifichi gli obblighi di servizio pubblico e le modalità di calcolo della compensazione, la CCSP precisa sia gli obblighi in questione sia i parametri della compensazione.

- (196) A tale proposito, giova innanzitutto chiarire che la semplice esistenza della clausola di salvaguardia ⁽¹²⁰⁾, applicabile in caso di modifica rilevante delle condizioni tecniche, normative o economiche del contratto, non mette in discussione la natura preliminare della definizione dei parametri della compensazione.

- (197) Infatti essa permette innanzitutto alle parti di stipulare clausole aggiuntive in caso di cambiamento significativo delle condizioni di fornitura dei servizi tale da mettere in discussione gli obiettivi della CCSP. È assimilabile pertanto a una clausola aggiuntiva di diritto comune, la cui eventuale applicazione dovrebbe tuttavia essere analizzata alla luce del diritto degli aiuti di Stato. Questa clausola mira a ristabilire l'equilibrio finanziario iniziale modulando in via prioritaria le tariffe massime e il tipo di servizi. La possibilità di modificare la compensazione, non esplicitamente formulata nel testo, ha quindi senso solo nella prospettiva di un cambiamento dei servizi forniti. Come rilevato dalla sentenza del Conseil d'Etat di cui sopra, questa clausola di salvaguardia non può quindi dare adito in sé a una sovracompensazione dei servizi erogati.

- (198) Il caso sarebbe diverso se, contrariamente alle circostanze di specie, le situazioni di applicazione e di rinegoziazione fossero manifestamente troppo ampie o se la clausola prevedesse la possibilità di una compensazione aggiuntiva per servizi già resi al momento dell'invocazione della clausola di incontro, senza tuttavia precisare i parametri di tale compensazione aggiuntiva. Nemmeno la presenza della clausola di adattamento ⁽¹²¹⁾ mette in discussione questa conclusione, dato che la sua applicazione prevedeva, da un lato, il mantenimento dell'economia generale della CCSP, limitandosi ad adattamenti e adeguamenti di lieve entità, e, dall'altro, la contemporanea diminuzione delle compensazioni e dei servizi. Anche considerando che la clausola aggiuntiva del 28 dicembre 2009 avrebbe

modificato sostanzialmente i parametri di compensazione e l'entità dei servizi, rimane il fatto che questi parametri sono stati definiti prima dell'esecuzione dei servizi per il periodo 2010-2013 al quale si applicano.

- (199) Peraltro le variazioni dell'importo delle entrate previste tra le varie offerte presentate dai concessionari non sono ingiustificate. La Commissione ritiene che l'integrazione di previsioni di entrate più ottimistiche possa, infatti, corrispondere a una revisione delle previsioni in base alle prospettive di mercato. Essa osserva inoltre che le previsioni di traffico considerate per la procedura di negoziazione erano complessivamente più basse di quelle presentate dall'offerta concorrente ⁽¹²²⁾. Considerate le entrate reali e le entrate previste tra il 2002 e il 2006 ⁽¹²³⁾ e il positivo andamento del mercato dei collegamenti marittimi con la Corsica nel 2006, la Commissione ritiene che i parametri di riferimento in base ai quali la CCSP prevedeva adeguamenti della compensazione sono in ogni caso plausibili ai sensi del punto 23 della disciplina SIEG.

- (200) Per quanto riguarda gli altri punti sollevati dal denunciante e derivanti dall'esistenza di una serie di clausole di adeguamento ⁽¹²⁴⁾, è opportuno ricordare che, secondo la giurisprudenza del Tribunale, la complessità dei meccanismi di adeguamento della compensazione non è tale da mettere in discussione il carattere trasparente e obiettivo del meccanismo di compensazione ⁽¹²⁵⁾.

- (201) Infine, i dubbi della Commissione sulle compensazioni finanziarie che sarebbero state attribuite ai concessionari al di fuori della CCSP sono stati dissipati; le autorità francesi hanno fornito la prova che gli importi menzionati nella decisione di avvio corrispondevano a semplici richieste dei concessionari, che alla fine sono state respinte dall'OTC.

8.1.2.2. *Durata dell'atto di incarico*

- (202) La **durata dell'atto di incarico**, di sei anni e mezzo, è conforme agli orientamenti comunitari in materia ⁽¹²⁶⁾, che si riferiscono a un limite di sei anni.

⁽¹²²⁾ Per le linee Marsiglia-Ajaccio, Marsiglia-Propriano e Marsiglia-Porto Vecchio, fonte: Relazione della commissione di concessione di servizio pubblico.

⁽¹²³⁾ Le entrate nette totali della SNCM nel 2005 per le attività nell'ambito della CSP erano ad esempio di 80,3 M€ rispetto a entrate previste di 85,5 M€ nel 2008.

⁽¹²⁴⁾ Cfr. i punti 38 e 39 e il punto 53 della decisione di avvio.

⁽¹²⁵⁾ Cfr. sentenza del Tribunale del 12 febbraio 2008 nella causa T-289/03, BUPA c. Commissione, ECR[2008] II-81, punto 217.

⁽¹²⁶⁾ Cfr. la comunicazione C(2004) 43 della Commissione — Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, sezione 9, paragrafo 3.

⁽¹²⁰⁾ Cfr. i punti 37 e 38.

⁽¹²¹⁾ Cfr. la nota 33 e il punto 54 della decisione di avvio.

8.1.2.3. *Rispetto della direttiva 2006/111/CE*

- (203) Per quanto concerne il **rispetto della direttiva 2006/111/CE** relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie, le imprese concessionarie hanno effettivamente usato un conto analitico distinto per le loro attività nel perimetro della CSP. Per la SNCM, questo conto opera una distinzione aggiuntiva tra le attività del servizio di base e quelle del servizio complementare (cfr. i punti 46 e 47).

8.1.2.4. *Importo della compensazione*

- (204) Relativamente **all'assenza di sovracompensazione**, la CCSP prevedeva un massimale per il margine lordo (esclusi gli ammortamenti, i canoni di noleggio e altri oneri di capitale) pari al 15 % del valore venale delle navi. Nella decisione di avvio la Commissione aveva rivelato di non disporre di informazioni che le consentissero di escludere a priori ogni sovracompensazione.

- (205) Il procedimento d'indagine formale ha permesso innanzitutto di chiarire che il valore venale delle navi è stato stabilito con perizia e che sono state ottenute diverse valutazioni per giungere ai parametri contrattuali. La base degli attivi impiegata per fissare il massimale della compensazione costituisce pertanto il valore di mercato residuo delle navi utilizzate nell'ambito della CSP ⁽¹²⁷⁾.

- (206) Considerando il valore di mercato residuo delle navi della CSP ammortizzato in 8 anni ⁽¹²⁸⁾, in base alla possibilità offerta dal diritto fiscale francese, la clausola del massimale limitava il rendimento dell'attivo (ROA) e il rendimento sul capitale investito (ROCE) medio al 2,5 % ⁽¹²⁹⁾. Inoltre il tasso «safe harbour» indicato dalla disciplina SIEG ⁽¹³⁰⁾ al momento della concessione della CSP era superiore al 5 % ⁽¹³¹⁾ mentre una parte sostanziale del

⁽¹²⁷⁾ Il valore venale di ogni nave è contabilizzato proporzionalmente al suo uso per la CSP.

⁽¹²⁸⁾ Questa durata, sicuramente breve rispetto all'intera vita economica di una nave (che può superare i 20 anni), è giustificata dal fatto che 1) il capitolato d'onori imponeva un'età massima di 20 anni per le navi e dal fatto che 2) l'età media delle navi della CMN era superiore a 13 anni, quella delle navi della SNCM di 12 anni, circostanze che limitavano, di fatto, la loro durata economica in assenza di investimenti di grossa manutenzione.

⁽¹²⁹⁾ Il valore delle navi utilizzate per la CSP costituisce infatti un limite inferiore per i beni della compagnia marittima.

⁽¹³⁰⁾ Cfr. la disciplina SIEG, punto 37, con cui la Commissione indica un tasso di 100 punti base superiore al tasso swap pertinente (stessa scadenza e valuta) come margine di utile ragionevole, indipendentemente dal livello di rischio commerciale realmente sostenuto dal prestatore del SIEG.

⁽¹³¹⁾ In assenza di tasso swap disponibile per una scadenza di sei anni e mezzo, la Commissione ha utilizzato come indicatore il tasso swap a 7 anni. Le chiusure giornaliere di questo tasso nel mese precedente la concessione della CSP erano comprese tra il 4,4 % e il 4,7 % (fonte: Bloomberg).

rischio commerciale dei servizi era effettivamente sostenuta dai concessionari SNCM e CMN. Sembra inoltre che il risultato al netto degli oneri di capitale dei concessionari fosse in pratica notevolmente inferiore a questo massimale (cfr. infra).

- (207) Le condizioni della CCSP non davano quindi adito a una sovracompensazione. La ripartizione tra compensazioni del servizio di base e compensazioni del servizio complementare per la SNCM non è atta a mettere in discussione questa conclusione sul servizio di base alla luce delle condizioni di ripartizione analitica delle compensazioni tra i due servizi (cfr. considerando 46). Dai dati trasmessi dalla Francia e dalla CMN sembra, infatti, che il risultato al netto degli oneri di capitale della SNCM attribuibile al servizio di base sia rimasto sensibilmente inferiore al massimale del 15 % di cui sopra.

Risultato al netto degli oneri di capitale per compagnia e per servizio

	Servizio di base SNCM	Insieme SNCM	CMN
2007 S2	[...] (*)	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]

(*) Information covered by professional secrecy.

- (208) Dopo tre anni di concessione è stato condotto per l'OTC un controllo sulla sovracompensazione con revisione contabile esterna sull'esercizio 2010. Inoltre, ogni anno una società fiduciaria indipendente verifica i conti di esercizio dei concessionari per conto dell'OTC.

8.1.2.5. *Possono essere necessarie condizioni aggiuntive per garantire che lo sviluppo degli scambi non sia compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione*

- (209) Alla luce degli elementi di cui alla sezione 8.1.1.3, la Commissione ritiene che nulla lasci supporre che il servizio pubblico della continuità territoriale potesse essere

effettuato in condizioni tali da ridurre le distorsioni di concorrenza introdotte da un contratto di servizio pubblico. Infine le argomentazioni di Corsica Ferries - che tendono a dimostrare che il costo medio dei collegamenti della CCSP è ampiamente superiore a quello delle linee in partenza da Nizza e da Tolone per le quali è applicato ⁽¹³²⁾ il dispositivo di aiuto sociale - non mettono in discussione la necessità e la proporzionalità di un contratto di servizio pubblico per il collegamento dei porti della Corsica durante tutto l'anno e in particolare per la copertura dei porti secondari (Porto Vecchio, Calvi-Balagne e Propriano). Inoltre, come ricordato nella sezione 7.1.3.1, la Commissione ritiene che il raggruppamento delle linee per il servizio di base risponda a incontestabili esigenze di efficacia tecnica ed economica.

- (210) La Commissione osserva che le autorità francesi hanno indetto una procedura di gara per la selezione di un prestatore capace di collegare Marsiglia alla Corsica per il periodo 2014-2023 in condizioni simili a quelle del servizio di base della CSP oggetto della presente decisione. La procedura in questione si concluderà nell'estate 2013.
- (211) Sul fronte delle distorsioni di concorrenza nel mercato dei trasporti marittimi, la Commissione osserva che la compensazione dei costi del servizio di base non può eccedere i costi dei concessionari, compreso un margine di utile ragionevole (cfr. sezione precedente). Essa non consente quindi a queste imprese di generare introiti eccessivi per finanziare altri servizi.
- (212) La Commissione ritiene pertanto che non sia necessario imporre condizioni aggiuntive per garantire la compatibilità delle compensazioni del servizio di base con il mercato interno.

9. CONCLUSIONE

- (213) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che le compensazioni ricevute dalla SNCM e dalla CMN per il servizio di base costituiscano aiuti di Stato illegali ma compatibili con il mercato interno in virtù dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.
- (214) Le compensazioni ricevute dalla SNCM per il servizio complementare previsto dalla CCSP nel periodo compreso tra il 1° luglio 2007 e il 31 dicembre 2013 costituiscono aiuti illegali e incompatibili con il mercato interno.
- (215) Le autorità francesi devono pertanto annullare, a far data dalla notifica della presente decisione, tutti i versamenti a

favore della SNCM a titolo di compensazione del servizio complementare. Tale disposizione riguarda in particolare la rimanenza annuale della compensazione per l'anno 2012 (se il versamento non è stato ancora effettuato) e gli acconti mensili per il 2013 che sarebbero versati dopo tale data.

- (216) La Commissione ricorda poi che, in applicazione dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999, qualsiasi aiuto illegale e incompatibile con il mercato interno deve essere recuperato dal beneficiario ⁽¹³³⁾.
- (217) La Francia deve pertanto adottare ogni misura necessaria a recuperare dalla SNCM le compensazioni da questa ricevute per il servizio complementare della CCSP dal 1° luglio 2007.
- (218) Per stabilire l'importo dell'aiuto da recuperare, interessi esclusi, la Commissione ritiene che la contabilità analitica della SNCM ⁽¹³⁴⁾ costituisca una base adeguata per l'attribuzione delle compensazioni tra servizio di base e servizio complementare. Su questa base l'ammontare dell'aiuto da recuperare comprende le seguenti voci:
- (a) l'importo delle compensazioni effettivamente versate dal 2007 al 2011 per il servizio complementare, pari a 172,744 milioni di euro (cfr. tabella al considerando 46);
- (b) gli acconti versati mensilmente per il 2012 a titolo del servizio complementare, stimati attualmente in 38 milioni di euro ⁽¹³⁵⁾, oltre alla rimanenza della compensazione che deve essere versata dopo la trasmissione della relazione definitiva di esecuzione dei servizi, se questa è già stata riconosciuta;
- (c) gli acconti riconosciuti mensilmente per il 2013 a titolo del servizio complementare fino alla data della presente decisione, stimati attualmente in 9,5 milioni di euro, fermo restando che la Francia deve annullare tutti i versamenti successivi a tale data.

- (219) Le autorità francesi devono recuperare l'importo corrispondente a tutti i versamenti effettuati a titolo di compensazione del servizio complementare entro quattro mesi dalla notifica della presente decisione.

⁽¹³³⁾ Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE, GU L 83 del 27.3.1999, pag.1.

⁽¹³⁴⁾ Cfr. sezione 2.5.

⁽¹³⁵⁾ Questo importo è stimato tenendo conto della ripartizione analitica tra compensazioni per il servizio di base e compensazioni per il servizio complementare per il 2011, in base a un aumento della compensazione previsionale dello 0,3 % nel 2012 rispetto al 2011 per la SNCM. Gli acconti mensili rappresentano il 95 % della compensazione previsionale indicizzata (cfr. considerando 45).

⁽¹³²⁾ Cfr. il punto 7 e la nota 5.

(220) Ai fini del recupero, le autorità francesi devono inoltre aggiungere all'importo dell'aiuto gli interessi che decorrono dalla data in cui l'aiuto illegale è divenuto disponibile per l'impresa, ovvero ogni data effettiva di versamento delle compensazioni previste dalla CCSP, fino alla data dell'effettivo recupero⁽¹³⁶⁾, conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004⁽¹³⁷⁾.

(221) Al calcolo degli interessi di recupero da presentare alla Commissione entro due mesi dalla notifica della presente decisione, le autorità francesi devono aggiungere una tabella indicante le date e gli importi esatti dei versamenti mensili e degli adeguamenti annuali effettuati dall'entrata in vigore della concessione fino alla data di adozione della decisione.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le compensazioni versate alla SNCM e alla CMN nell'ambito della convenzione per la concessione di servizio pubblico del 7 giugno 2007 costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Detti aiuti di Stato sono stati concessi in violazione degli obblighi previsti all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

Articolo 2

1. Le compensazioni versate alla SNCM per l'implementazione delle capacità aggiuntive di cui ai paragrafi I a) 2), I b) 2) e I d) 1.4) del capitolato d'oneri della suddetta convenzione per la concessione di servizio pubblico sono incompatibili con il mercato interno.

2. Le compensazioni versate alla SNCM e alla CMN ai fini degli altri servizi previsti dalla convenzione per la concessione di servizio pubblico sono compatibili con il mercato interno.

Articolo 3

1. La Francia è tenuta a farsi rimborsare dal beneficiario gli aiuti di cui all'articolo 2, paragrafo 1.

2. Le somme da recuperare producono interessi a decorrere dalla data in cui sono stati messi a disposizione del beneficiario fino al loro recupero effettivo.

3. Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004⁽¹³⁸⁾ e al regolamento (CE) n. 271/2008 che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004⁽¹³⁹⁾.

4. La Francia annulla tutti i versamenti degli aiuti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, che potrebbero essere effettuati dalla data di notifica della presente decisione.

Articolo 4

1. Il recupero dell'aiuto di cui all'articolo 2, paragrafo 1, è immediato ed effettivo.

2. La Francia garantisce l'attuazione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

Articolo 5

1. Entro due mesi dalla data di notifica della presente decisione, la Francia comunica alla Commissione le seguenti informazioni:

(a) l'importo complessivo (capitale e interessi) che deve essere recuperato dal beneficiario;

(b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e delle misure programmate per conformarsi alla decisione;

(c) i documenti attestanti che al beneficiario è stato imposto di rimborsare l'aiuto;

(d) la data e l'importo esatto dei versamenti mensili e degli adeguamenti annuali effettuati dall'entrata in vigore della convenzione fino alla data di adozione della presente decisione.

2. La Francia informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero dell'aiuto di cui all'articolo 2, paragrafo 1. Essa trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e a quelle previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso il beneficiario.

Articolo 6

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 2 maggio 2013

Per la Commissione

Joaquín ALMUNIA

Vicepresidente

⁽¹³⁶⁾ Cfr. l'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento n. 659/99, cit.

⁽¹³⁷⁾ GU L 140 del 30 aprile 2004, pag. 1.

⁽¹³⁸⁾ GU L 140 del 30 aprile 2004, pag. 1.

⁽¹³⁹⁾ GU L 82 del 25.3.2008, pagg. 1-64.

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 13 agosto 2013

che modifica la decisione 2007/777/CE per quanto riguarda l'introduzione di un nuovo trattamento per l'inattivazione del virus dell'afra epizootica nei prodotti a base di carne nonché le condizioni per l'importazione dalla regione russa di Kaliningrad

[notificata con il numero C(2013) 4970]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/436/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2002/99/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che stabilisce norme di polizia sanitaria per la produzione, la trasformazione, la distribuzione e l'introduzione di prodotti di origine animale destinati al consumo umano ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, punti 1, 4 e 5,

considerando quanto segue:

(1) La decisione 2007/777/CE della Commissione, del 29 novembre 2007, che definisce le condizioni sanitarie e di polizia sanitaria nonché i modelli dei certificati per le importazioni da paesi terzi di prodotti a base di carne e stomaci, vesciche e intestini trattati destinati al consumo umano e abroga la decisione 2005/432/CE ⁽²⁾, fissa le norme applicabili alle importazioni, al transito e al deposito nell'Unione di partite di prodotti a base di carne e di partite di stomaci, vesciche e intestini trattati, definiti nel regolamento (CE) n. 853/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che stabilisce norme specifiche in materia di igiene per gli alimenti di origine animale ⁽³⁾.

(2) L'allegato II, parte 2, della decisione 2007/777/CE contiene l'elenco dei paesi terzi o delle parti di paesi terzi dai quali si autorizza l'introduzione nell'Unione di prodotti a base di carne nonché di stomaci, vesciche e intestini trattati, purché tali prodotti siano conformi al trattamento indicato in tale parte dell'allegato. Se i paesi terzi sono regionalizzati ai fini dell'iscrizione in tale elenco, i loro territori regionalizzati figurano nella parte 1 di tale allegato.

(3) L'allegato II, parte 4, della decisione 2007/777/CE stabilisce i trattamenti di cui alla parte 2 del medesimo allegato e assegna un codice a ciascuno di essi. Tale parte definisce un trattamento generico «A» e i trattamenti specifici da «B» a «F» indicati per ordine di rigorosità decrescente. Essi sono i trattamenti delle carni e del latte di cui all'allegato III della direttiva 2002/99/CE che sono ritenuti atti ad eliminare qualsiasi rischio specifico per la salute degli animali.

(4) L'allegato III della direttiva 2002/99/CE è stato recentemente modificato dalla decisione di esecuzione della Commissione 2013/417/UE ⁽⁴⁾ al fine di introdurre un trattamento atto ad eliminare il virus dell'afra epizootica nelle carni, indicato nel pertinente capitolo del codice sanitario per gli animali terrestri dell'Ufficio internazionale delle epizootie (UIE) ⁽⁵⁾.

(5) È pertanto opportuno modificare la parte 4 dell'allegato II della decisione 2007/777/CE in conformità alla modifica dell'allegato III della direttiva 2002/99/CE.

(6) La Russia ha chiesto di autorizzare l'importazione nell'Unione di prodotti a base di carne e di stomaci, vesciche e intestini trattati di bovini domestici, artiodattili di allevamento e ovini e caprini domestici provenienti dalla regione russa di Kaliningrad, sottoposti al suddetto trattamento previsto dal codice sanitario per gli animali terrestri dell'UIE. Tale trattamento è stato ora recepito nella legislazione dell'Unione mediante la decisione di esecuzione 2013/417/UE.

(7) La regione russa di Kaliningrad, attualmente elencata nella parte 2 dell'allegato II della decisione 2007/777/CE, è autorizzata a introdurre nell'Unione prodotti a base di carne nonché stomaci, vesciche e intestini trattati di bovini domestici, artiodattili di allevamento e selvatici, ovini o caprini domestici e suini domestici che siano stati sottoposti al trattamento specifico «C».

⁽¹⁾ GU L 18 del 23.1.2003, pag. 11.

⁽²⁾ GU L 312 del 30.11.2007, pag. 49.

⁽³⁾ GU L 139 del 30.4.2004, pag. 55.

⁽⁴⁾ GU L 206 del 2.8.2013, pag. 13.

⁽⁵⁾ http://www.oie.int/index.php?id=169&L=0&htmfile=chapitre_1.8.5.htm

- (8) Tenendo conto della situazione di polizia sanitaria nella regione russa di Kaliningrad è opportuno autorizzare le importazioni da tale regione nell'Unione di prodotti a base di carne e di stomaci, vesciche e intestini trattati di bovini domestici, artiodattili di allevamento e di animali domestici delle specie ovina e caprina che siano state sottoposte al trattamento specifico di cui all'allegato III della direttiva 2002/99/CE.
- (9) È pertanto opportuno autorizzare le importazioni nell'Unione dei prodotti sopra menzionati provenienti dalla regione russa di Kaliningrad e modificare di conseguenza le voci relative a tale regione nella parte 2 dell'allegato II della decisione 2007/777/CE.
- (10) Occorre quindi modificare la decisione 2007/777/CE.
- (11) I provvedimenti di cui alla presente decisione sono conformi al parere del Comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato II della decisione 2007/777/CE è modificato conformemente all'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 agosto 2013

Per la Commissione

Tonio BORG

Membro della Commissione

ALLEGATO

L'allegato II della decisione 2007/777/CE è così modificato:

1) nella parte 2, la voce relativa alla Russia è sostituita dalla seguente:

«RU	Russia RU	XXX	XXX	XXX	XXX	A	XXX	A	C	C	XXX	A	XXX	A
	Russia ⁽³⁾ RU-1	C	C	C	B	XXX								
	Russia RU-2	C o D1	C o D1	C	B	XXX	XXX»							

2) nella parte 4, dopo la voce relativa al trattamento delle carni «D», è inserita la voce seguente relativa al trattamento delle carni «D1»:

«D1 = Cottura accurata delle carni, precedentemente disossate e sgrassate, sottoposte a riscaldamento in modo da mantenere una temperatura interna pari o superiore a 70 °C per almeno 30 minuti.»

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 14 agosto 2013

che modifica la decisione 2010/642/UE relativa all'autorizzazione di un metodo di classificazione delle carcasse di suino in Grecia e abroga la decisione 89/449/CEE relativa all'autorizzazione di un metodo di classificazione delle carcasse di suino in Grecia

[notificata con il numero C(2013) 5302]

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

(2013/437/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 43, lettera m), in combinato disposto con l'articolo 4,

considerando quanto segue:

(1) Con la decisione 89/449/CEE della Commissione ⁽²⁾ è stato autorizzato in Grecia il ricorso a tre metodi di classificazione delle carcasse di suino. La Grecia ha comunicato alla Commissione che, dopo l'adozione di detta decisione, i metodi di classificazione hanno subito una notevole evoluzione, così come si sono registrate variazioni nella composizione del patrimonio suino. Ne consegue che il ricorso ai tre metodi autorizzati da detta decisione risulta ormai impossibile.

(2) Con la decisione 2010/642/UE della Commissione ⁽³⁾ è stato autorizzato in Grecia il ricorso a un metodo di classificazione delle carcasse di suino scotennate.

(3) Dopo aver messo a punto due nuovi metodi aggiornati di classificazione delle carcasse di suino, la Grecia ha chiesto alla Commissione di autorizzarli sul territorio ellenico e ha presentato una descrizione dettagliata della prova di sezionamento indicando, nel protocollo di cui all'articolo 23, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1249/2008 della Commissione ⁽⁴⁾, i principi su cui si basano tali metodi, i risultati della prova di sezionamento e le equazioni utilizzate per la stima del tenore di carne magra.

(4) Dall'esame della domanda presentata risultano soddisfatte le condizioni per l'autorizzazione dei suddetti metodi di classificazione, che occorre pertanto autorizzare in Grecia.

(5) Occorre pertanto modificare di conseguenza la decisione 2010/642/UE.

(6) Occorre abrogare la decisione 89/449/CEE.

(7) Le modifiche agli apparecchi o ai metodi di classificazione sono consentite soltanto se esplicitamente autorizzate con decisione della Commissione.

(8) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato di gestione per l'organizzazione comune dei mercati agricoli,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La decisione 2010/642/UE è così modificata:

1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

1. Per la classificazione delle carcasse di suino presentate in conformità all'allegato V, punto B.III, primo capoverso, del regolamento (CE) n. 1234/2007, è autorizzato in Grecia, a norma del punto B.IV, paragrafo 1, di detto allegato, il ricorso al seguente metodo: apparecchio denominato "Opti-Scan-TP" e relativi metodi di stima, descritti nella parte I dell'allegato.

2. Per la classificazione delle carcasse di suino scotennate è autorizzato in Grecia, a norma dell'allegato V, punto B.IV, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1234/2007, il ricorso ai seguenti metodi:

a) apparecchio denominato "OptiScan-TP" e relativi metodi di stima, descritti nella parte I dell'allegato;

b) apparecchio denominato "Hennessy Grading Probe (HGP 4)" e relativo metodo di stima, descritti nella parte II dell'allegato.»;

2) l'allegato è sostituito dall'allegato della presente decisione.

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ Decisione 89/449/CEE della Commissione, del 17 luglio 1989, relativa all'autorizzazione di un metodo di classificazione delle carcasse di suino in Grecia (GU L 214 del 25.7.1989, pag. 17).

⁽³⁾ Decisione 2010/642/UE della Commissione, del 25 ottobre 2010, relativa all'autorizzazione di un metodo di classificazione delle carcasse di suino in Grecia (GU L 280 del 26.10.2010, pag. 60).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1249/2008 della Commissione, del 10 dicembre 2008, recante modalità di applicazione relative alle tabelle comunitarie di classificazione delle carcasse di bovini, suini e ovini e alla comunicazione dei prezzi delle medesime (GU L 337 del 16.12.2008, pag. 3).

Articolo 2

La decisione 89/449/CEE è abrogata.

Articolo 3

La Repubblica ellenica è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 14 agosto 2013

Per la Commissione
Dacian CIOLOȘ
Membro della Commissione

ALLEGATO

«ALLEGATO

METODI DI CLASSIFICAZIONE DELLE CARCASSE DI SUINO IN GRECIA

Parte I

OptiScan-TP

1. La presente parte si applica quando la classificazione delle carcasse di suino è effettuata per mezzo dell'apparecchio denominato "OptiScan-TP".
2. L'apparecchio OptiScan-TP è dotato di un imager digitale che scatta foto con flash dei due punti di misurazione sulla carcassa. Le immagini sono la base per il calcolo dello spessore del grasso e del muscolo secondo il metodo dei due punti "Zwei-Punkte Messverfahren (ZP)".

I valori misurati sono convertiti in tenore stimato di carne magra dallo stesso apparecchio OptiScan-TP. Le foto sono conservate e possono essere oggetto di un controllo successivo. L'interfaccia integrata Bluetooth® permette un agevole trasferimento dei dati.

3. Il tenore di carne magra della carcassa è calcolato secondo la formula riportata qui di seguito.
- 3.a. Formula per la classificazione delle carcasse di suino presentate in conformità all'allegato V, punto B.III, primo capoverso, del regolamento (CE) n. 1234/2007:

$$\hat{Y} = 62,94974 - 0,79348 \times X_1 + 0,13218 \times X_2$$

dove:

\hat{Y} = percentuale stimata di carne magra della carcassa,

X_1 = spessore minimo in millimetri del grasso (compresa la cotenna) sul *M. gluteus medius*,

X_2 = spessore in millimetri del muscolo lombare, misurato alla distanza minima tra l'estremità anteriore (craniale) del *M. gluteus medius* e il bordo superiore (dorsale) del canale vertebrale.

- 3.b. Formula per la classificazione delle carcasse di suino scotennate:

$$\hat{Y} = 60,91227 - 0,80881 \times X_{1s} + 0,13710 \times X_2$$

dove:

\hat{Y} = percentuale stimata di carne magra della carcassa,

X_{1s} = spessore minimo in millimetri del grasso (senza la cotenna) sul *M. gluteus medius*,

X_2 = spessore in millimetri del muscolo lombare, misurato alla distanza minima tra l'estremità anteriore (craniale) del *M. gluteus medius* e il bordo superiore (dorsale) del canale vertebrale.

La formula è valida per le carcasse di peso compreso tra 50 e 110 kg.

Parte II

Hennessy Grading Probe (HGP 4)

1. La presente parte si applica quando la classificazione delle carcasse di suino è effettuata per mezzo dell'apparecchio denominato "Hennessy Grading Probe (HGP 4)".
2. L'apparecchio è dotato di una sonda del diametro di 5,95 mm (6,3 mm a livello della lama posta all'estremità della sonda) contenente un fotodiodo (LED Siemens del tipo LYU 260-EO) e un fotodetettore del tipo Silonex SLCD-61N1 con una distanza operativa compresa tra 0 e 120 mm. I valori misurati sono convertiti in tenore stimato di carne magra dallo stesso apparecchio HGP 4 oppure da un computer ad esso collegato.

3. Il tenore di carne magra della carcassa è calcolato secondo la seguente formula:

$$\hat{Y} = 62,400 - 0,495 \times X_1 - 0,559 \times X_2 + 0,129 \times X_3$$

dove:

\hat{Y} = percentuale stimata di carne magra della carcassa,

X_1 = spessore in mm del lardo dorsale (senza la cotenna), misurato a 8 cm lateralmente alla linea mediana della carcassa al livello dell'ultima costola,

X_2 = spessore in mm del lardo dorsale (senza la cotenna), misurato a 6 cm lateralmente alla linea mediana della carcassa tra la terzultima e la quartultima costola,

X_3 = spessore in mm del muscolo dorsale, misurato allo stesso tempo e nello stesso punto di X_2 .

La formula è valida per le carcasse di peso compreso tra 60 e 120 kg.»

AVVISO AI LETTORI

Regolamento (UE) n. 216/2013 del Consiglio, del 7 marzo 2013, relativo alla pubblicazione elettronica della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*

In conformità con il regolamento (UE) n. 216/2013 del Consiglio, del 7 marzo 2013, relativo alla pubblicazione elettronica della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* (GU L 69 del 13.3.2013, pag. 1), dal 1° luglio 2013 solo l'edizione elettronica della *Gazzetta ufficiale* sarà considerata autentica e produrrà effetti legali.

Laddove non sia possibile pubblicare l'edizione elettronica della *Gazzetta ufficiale* per circostanze impreviste o eccezionali, l'edizione cartacea sarà autentica e produrrà effetti legali in conformità con i termini e le condizioni stabiliti nell'articolo 3 del regolamento (UE) n. 216/2013.

AVVISO AI LETTORI — FORMA DI CITAZIONE DEGLI ATTI

Dal 1° luglio 2013, la forma di citazione degli atti è modificata.

Durante un periodo di transizione, la nuova forma coesisterà con la precedente.

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT