



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Sesta Sezione)

1° marzo 2017*

«Aiuti di Stato — Cabotaggio marittimo — Aiuti cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) e della Compagnie méridionale de navigation — Servizio di interesse economico generale — Compensazioni per un servizio complementare al servizio di base destinato a coprire i periodi di punta durante la stagione turistica — Decisione che dichiara gli aiuti incompatibili con il mercato interno — Nozione di aiuto di Stato — Vantaggio — Sentenza Altmark — Determinazione dell'importo dell'aiuto»

Nella causa T-454/13,

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), con sede in Marsiglia (Francia), rappresentata inizialmente da A. Winckler, F.-C. Laprèvote, J.-P. Mignard e S. Mabile, successivamente da A. Winckler e F.-C. Laprèvote e infine da F.-C. Laprèvote e C. Froitzheim, avvocati,

ricorrente,

contro

Commissione europea, rappresentata da M. Afonso e B. Stromsky, in qualità di agenti,

convenuta,

sostenuta da

Corsica Ferries France SAS, con sede in Bastia (Francia), rappresentata da S. Rodrigues e C. Bernard-Glanz, avvocati,

interveniente,

avente ad oggetto una domanda fondata sull'articolo 263 TFUE e diretta all'annullamento della decisione 2013/435/UE 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 (GU 2013, L 220, pag. 20),

IL TRIBUNALE (Sesta Sezione),

composto da S. Frimodt Nielsen, presidente, A.M. Collins (relatore) e V. Valančius, giudici,

cancelliere: G. Predonzani, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 14 giugno 2016,

* * Lingua processuale: il francese.

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti

Attori principali

- 1 La ricorrente, la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), è una compagnia marittima francese che garantisce collegamenti regolari, in particolare, con la Corsica (Francia) dai porti di Marsiglia (Francia) e di Nizza (Francia) verso quelli di Ajaccio, di Bastia, di Calvi, dell'Île-Rousse, di Porto Vecchio e di Propriano.
- 2 All'epoca dei fatti, la SNCM gestiva una flotta di dieci navi, tra cui sei traghetti, ossia la *Danielle Casanova*, la *Napoléon Bonaparte*, la *Corse*, la *Méditerranée*, l'*Île de Beauté* e l'*Excelsior*, e quattro navi mercantili miste che garantivano il trasporto sia dei passeggeri che delle merci, ossia la *Jean Nicoli* (che ha sostituito la *Monte Cinto* nel 2009 per la fornitura dei servizi in questione), la *Pascal Paoli*, la *Paglia Orba* e la *Monte d'Oro*.
- 3 Con sentenza del 28 novembre 2014, il tribunal de commerce de Marseille (Tribunale commerciale di Marsiglia) ha avviato una procedura concorsuale di risanamento (redressement) nei confronti della SNCM. Con sentenza del 20 novembre 2015, detto tribunale ha accettato una delle offerte ad esso presentate per rilevare la SNCM. Pertanto, esso ha pronunciato la conversione della procedura di "redressement" in liquidazione giudiziaria della SNCM e ha fissato la data di inizio del godimento da parte dell'acquirente a 45 giorni dopo la data della sentenza.
- 4 La Compagnie méridionale de navigation (in prosieguo: la «CMN») è una compagnia marittima francese che collega, in particolare, il porto di Marsiglia con quelli di Bastia, di Ajaccio e di Propriano.
- 5 Per la fornitura dei servizi in questione, la CMN utilizzava tre navi mercantili miste, ossia la *Kalliste*, la *Girolata* e la *Scandola* (poi sostituita dalla *Piana*).
- 6 La Corsica Ferries France SAS (in prosieguo: la «Corsica Ferries») è una compagnia marittima francese che garantisce collegamenti marittimi regolari, in particolare, tra la Francia continentale e la Corsica, ossia le linee Nizza-Ajaccio, Nizza-L'Île-Rousse, Nizza-Bastia, Nizza-Calvi, Tolone-Ajaccio, Tolone-Bastia e Tolone-L'Île-Rousse.
- 7 La collectivité territoriale de Corse (ente territoriale di Corsica; in prosieguo: la «CTC») è una persona giuridica di diritto pubblico francese costituita da tre organi, ossia l'assemblée de Corse (assemblea di Corsica), il conseil exécutif de Corse (consiglio esecutivo di Corsica) e il conseil économique, social e culturel de Corse (consiglio economico, sociale e culturale di Corsica).
- 8 L'office des transports de la Corse (ufficio dei trasporti della Corsica; in prosieguo: l'«OTC») è un ente pubblico francese, di natura industriale e commerciale, istituito dalla CTC e incaricato di attuare la politica dei trasporti aerei e marittimi dell'isola. L'OTC ha il compito, in particolare, di gestire la dotazione di bilancio stanziata dalla CTC per garantire la continuità territoriale e di ripartire gli stanziamenti fra il trasporto aereo e il trasporto marittimo. A tale titolo, esso conclude con le compagnie di trasporto, concessionarie del servizio pubblico, convenzioni che definiscono in particolare le tariffe, le condizioni di esecuzione e la qualità del servizio. Il principio della continuità territoriale mira a compensare l'insularità e a garantire i collegamenti con l'isola secondo modalità il più possibile simili a quelle dei collegamenti meramente continentali e a praticare sui collegamenti marittimi tra la Francia continentale e la Corsica una tariffa analoga alle tariffe dei trasporti terrestri.

Servizio di trasporto marittimo tra la Francia continentale e la Corsica e convenzioni per la concessione di servizio pubblico

- 9 All'epoca dei fatti, il servizio di trasporto marittimo tra la Francia continentale e la Corsica era garantito da tre compagnie marittime, ossia la SNCM, la CMN e la Corsica Ferries. Una quarta, nella fattispecie, la Moby Lines, ha effettuato collegamenti tra Tolone e la Corsica dall'aprile 2010 al febbraio 2011.
- 10 Il traffico passeggeri tra il continente e la Corsica è caratterizzato da una fortissima stagionalità, in quanto gran parte di detto traffico è concentrato nei mesi estivi. Durante gli anni 2000 il mercato dei trasporti tra la Francia continentale e la Corsica 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. Tale tendenza all'aumento del traffico da Tolone è andata di pari passo con l'aumento della quota di mercato della Corsica Ferries.
- 11 Il 31 marzo 1976, la SNCM e la CMN, da un lato, e la Repubblica francese, dall'altro, hanno firmato una convenzione quadro, per una durata di 25 anni, per la gestione del servizio pubblico per i collegamenti marittimi dalla Francia continentale alla Corsica.
- 12 In occasione della cessazione di tale concessione di servizio pubblico, il 31 dicembre 2001, le autorità corse hanno rivisto il dispositivo dei collegamenti marittimi con l'isola.
- 13 Pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2002, solo le linee in partenza da Marsiglia sono state servite nell'ambito di una convenzione per la concessione di servizio pubblico, che dava luogo a compensazione finanziaria per i concessionari. Tale convenzione è stata conclusa tra la SNCM e la CMN, da un lato, e la CTC e l'OTC, dall'altro, per una durata di cinque anni.
- 14 Per le altre linee, ossia quelle in partenza da Nizza e da Tolone, le autorità corse hanno istituito, parallelamente alla convenzione menzionata supra al punto 13, un regime di aiuti di carattere sociale a favore dei residenti dell'isola nonché di talune categorie socialmente identificate. Una convenzione di aiuto sociale consente quindi di versare, per ogni passeggero ammissibile a una tariffa preferenziale, un aiuto prefinanziato dalle compagnie di trasporto che accettano di rispettare gli obblighi di servizio pubblico (in prosieguo: gli «OSP»), aiuto unitario ad esse successivamente rimborsato. Le categorie considerate rappresentavano quasi due terzi del traffico totale (residenti corsi, persone di età inferiore a 25 anni o superiore a 60 anni, studenti di età inferiore a 27 anni, famiglie e persone disabili o invalide). Tale regime di aiuti è stato approvato dalla Commissione europea con decisione del 2 luglio 2002 [Aiuto di Stato N. 781/2001 – Régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse (Regime di aiuti individuali di carattere sociale per i collegamenti marittimi con la Corsica)]. Con decisione del 23 aprile 2007 [Aiuto di Stato N. 13/2007 – Prolongation du régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse N. 781/2001 (Proroga del regime di aiuti individuali di carattere sociale per i collegamenti marittimi con la Corsica N. 781/2001)], la Commissione ha approvato il rinnovo di detto regime di aiuti sino al 31 dicembre 2013. Tali collegamenti marittimi tra i porti di Nizza e di Tolone, da un lato, e quelli della Corsica, dall'altro, sono principalmente operati dalla Corsica Ferries.
- 15 Con delibera del 24 marzo 2006, l'assemblea di Corsica ha approvato il principio del rinnovo di una concessione di servizio pubblico (in prosieguo: la «CSP») per i collegamenti marittimi da Marsiglia verso i porti di Ajaccio, di Bastia, di Calvi, dell'Ile-Rousse, di Porto Vecchio e di Propriano a decorrere dal 1° gennaio 2007. Con la medesima delibera, essa ha conferito al presidente dell'OTC, al fine di avviare, a nome della CTC, la procedura di gara, l'incarico di procedere all'istruzione tecnica dei fascicoli e di assistere la CTC per l'assegnazione della CSP.

- 16 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 depositate quattro offerte il 4 agosto 2006, termine ultimo per la presentazione delle offerte, ossia un'offerta della SNCM, un'offerta della Corsica Ferries, un'offerta della CMN e un'offerta di un raggruppamento temporaneo costituito dalla Corsica Ferries e dalla CMN.
- 17 Con decisione del 15 dicembre 2006, il Conseil d'État (Consiglio di Stato, Francia) ha annullato la procedura di assegnazione della CSP.
- 18 Con delibera del 22 dicembre 2006, l'assemblea di Corsica ha deciso di riprendere integralmente la procedura di assegnazione della CSP, di prorogare la CSP in corso sino al 30 aprile 2007 e di fissare al 1° maggio 2007 la data di attuazione della nuova CSP.
- 19 Il 30 dicembre 2006 è stato 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*. Il 9 febbraio 2007 sono state depositate due offerte, ossia, da un lato, un'offerta comune della SNCM e della CMN costituitesi in un raggruppamento temporaneo (in prosieguo: il «raggruppamento SNCM-CMN»), riguardante la totalità delle linee, sotto forma, al contempo, di offerta globale e di offerte linea per linea, e, dall'altro, un'offerta della Corsica Ferries, riguardante le linee Marsiglia-Ajaccio, Marsiglia-Porto Vecchio e Marsiglia-Propriano, sotto forma, al contempo, di offerta globale per queste tre linee e di offerte linea per linea.
- 20 Con ordinanza del 27 aprile 2007, il juge des référés du tribunal administratif de Bastia (giudice dei procedimenti sommari del Tribunale amministrativo di Bastia), adito dalla Corsica Ferries, ha annullato la fase di negoziazione della procedura di assegnazione della CSP nonché la decisione del presidente del consiglio esecutivo di Corsica e del presidente dell'OTC di scegliere l'offerta del raggruppamento SNCM-CMN e di proporre all'assemblea di Corsica di assegnare la CSP a tale raggruppamento. Detto giudice ha dichiarato che spettava alla CTC e all'OTC riprendere la procedura di discussione con le imprese che avevano presentato un'offerta.
- 21 Con delibera del 27 aprile 2007, l'assemblea di Corsica ha prorogato di due mesi la durata della concessione in corso e ha fissato al 1° luglio 2007 la data di attuazione della nuova CSP.
- 22 A seguito di una nuova fase di negoziati con il raggruppamento SNCM-CMN e con la Corsica Ferries, l'OTC ha proposto di respingere l'offerta di quest'ultima con la motivazione che essa non era in grado di fissare in modo netto e definitivo la data in cui sarebbe stata in condizione di gestire la CSP e che non rispondeva al requisito dell'età massima delle navi prescritto dal regolamento specifico del bando di gara.
- 23 Con delibera del 7 giugno 2007, l'assemblea di Corsica ha assegnato al raggruppamento SNCM-CMN la CSP per i collegamenti marittimi tra il porto di Marsiglia e i porti della Corsica per il periodo compreso tra il 1° luglio 2007 e il 31 dicembre 2013.
- 24 L'articolo 1 di tale delibera è redatto come segue:
- «Approva la relazione del presidente del consiglio esecutivo [di Corsica] nella quale viene esposto, da un lato, che l'offerta del raggruppamento SNCM-CMN risponde alle prescrizioni e ai criteri del regolamento specifico di gara e del capitolato d'onori per ciascuna delle cinque linee e, dall'altro, che la società Corsica Ferries non è in grado di fissare, in modo netto e definitivo la data in cui sarebbe in condizione di gestire la prossima [CSP] e che, a tal riguardo, le condizioni che essa pone, relative a elementi esterni al contenuto della [CSP], non possono essere prese in considerazione».

- 25 Con decisione adottata lo stesso giorno, il presidente del consiglio esecutivo di Corsica è stato autorizzato a sottoscrivere la convenzione per la concessione di servizio pubblico relativa a tali collegamenti marittimi (in prosieguo: la «CCSP»).
- 26 La CCSP è stata conclusa il 7 giugno 2007 per il periodo compreso tra il 1° luglio 2007 e il 31 dicembre 2013.
- 27 Con sentenza del 24 gennaio 2008, il tribunal administratif de Bastia (Tribunale amministrativo di Bastia) ha respinto la domanda della Corsica Ferries diretta all'annullamento della delibera e della decisione menzionate supra ai punti 23 e 25. Con sentenza del 7 novembre 2011, la cour administrative d'appel de Marseille (Corte amministrativa d'appello di Marsiglia) ha annullato tale sentenza nonché tale delibera e tale decisione. Con decisione del 13 luglio 2012, il Conseil d'Etat (Consiglio di Stato), su impugnazione della SNCM e della CMN, ha annullato la sentenza della cour administrative d'appel de Marseille (Corte amministrativa d'appello di Marsiglia) e rinviato la causa dinanzi a quest'ultima. Con sentenza del 6 aprile 2016, la cour administrative d'appel de Marseille (Corte amministrativa d'appello di Marsiglia) ha annullato la sentenza del tribunal administratif de Bastia (Tribunale amministrativo di Bastia) del 24 gennaio 2008 nonché la delibera e la decisione summenzionate.
- 28 L'articolo 1 della CCSP definisce l'oggetto di quest'ultima quale fornitura di servizi marittimi regolari su tutte le linee della CSP tra il porto di Marsiglia e i porti di Bastia, di Ajaccio, di Porto Vecchio, di Propriano e della Balagne (Calvi e L'Île-Rousse).
- 29 Il capitolato d'oneri, contenuto nell'allegato 1 della CCSP, definisce la natura di detti servizi. In particolare, esso prevede:
- un servizio permanente di trasporto «passeggeri e merci» da fornire per tutto l'anno su tutte le linee considerate (in prosieguo: il «servizio di base») e
 - un servizio di trasporto «passeggeri» supplementare da fornire nei periodi di punta sulle linee Marsiglia-Ajaccio, Marsiglia-Bastia e Marsiglia-Propriano (in prosieguo: il «servizio complementare»).
- 30 L'articolo 2 della CCSP precisa in particolare gli importi delle compensazioni finanziarie di riferimento sulle quali i concessionari si impegnano per la durata della CSP.
- 31 L'articolo 3 della CCSP prevede che la CSP non dà luogo a un'esclusiva sulle linee marittime in questione, ma consente ad altre compagnie, sottoponendole tuttavia a taluni obblighi, di effettuare un servizio regolare senza compensazione finanziaria. Tale articolo precisa inoltre che le domande di compensazione finanziaria dei concessionari sono state formulate in base al dispositivo di aiuto sociale.
- 32 L'articolo 5 della CCSP, intitolato «condizioni di versamento delle compensazioni finanziarie», prevede, al terzo comma del suo paragrafo 2, che la compensazione finanziaria finale annuale di ciascun concessionario è limitata all'importo del disavanzo operativo determinato dagli obblighi derivanti dal capitolato d'oneri, tenendo conto di un rendimento ragionevole del capitale nautico impegnato in proporzione ai giorni della sua utilizzazione effettiva per le traversate corrispondenti a tali obblighi. È considerato rendimento ragionevole del capitale nautico impegnato la percentuale del 15% del suo valore convenzionale. Tale valore convenzionale è indicato nell'allegato 3 della CCSP.
- 33 L'articolo 7 della CCSP, intitolato «clausola di salvaguardia», stabilisce, al paragrafo 1, che, in caso di modifica importante delle condizioni tecniche, normative o economiche di gestione dei servizi concessi o per tener conto di eventi esterni che abbiano un impatto significativo sugli impegni

finanziari del concessionario o dei concessionari, le parti si incontrino, su iniziativa della parte più diligente, al fine di adottare misure volte a ristabilire l'equilibrio finanziario iniziale della CCSP, «in particolare per quanto concerne le tariffe massime e l'adattamento dei servizi».

34 L'articolo 7, paragrafo 2, della CCSP, ricorda che gli importi delle compensazioni finanziarie annuali di riferimento sono stati determinati in base alle previsioni di entrate lorde per il trasporto passeggeri e merci contenute nell'offerta di ciascun concessionario. La stessa disposizione prevede la possibilità di adeguare, al rialzo o al ribasso, ogni anno e in taluni casi, la compensazione finanziaria per ciascuna categoria di entrata e per ciascun concessionario. Detta disposizione stabilisce altresì che tale meccanismo di adeguamento opera solo fino alla data di applicazione della clausola di adattamento di cui all'articolo 8 della CCSP.

35 L'articolo 8 della CCSP, intitolato «clausola di adattamento», è così redatto:

«Tenuto conto della durata della [CCSP], è prevista una tappa nel corso del terzo anno per analizzare, in base a un procedimento e a una perizia in contraddittorio, l'equilibrio finanziario della [CCSP] e per adottare, di concerto tra le parti, le eventuali misure correttive dei servizi e di adeguamento delle tariffe che garantiranno il controllo da parte della [CTC] del suo intervento finanziario, in particolare mediante la riduzione della compensazione, e dovranno preservare la struttura generale della [CCSP]».

36 In applicazione di tale clausola di adattamento, la CCSP è stata modificata con una clausola aggiuntiva alla fine del 2009.

Procedimento dinanzi alla Commissione e decisione impugnata

37 Con lettere del 27 settembre, 30 novembre e 20 dicembre 2007, la Commissione ha ricevuto una denuncia da parte della Corsica Ferries in relazione ad aiuti di Stato illegali e incompatibili con il mercato interno, di cui la SNCM e la CMN avrebbero beneficiato grazie alla CCSP.

38 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, la Corsica Ferries ha trasmesso informazioni complementari alla Commissione a sostegno della propria denuncia.

39 Con lettere del 13 marzo 2008, del 12 novembre 2008, del 13 ottobre 2011 e del 14 dicembre 2011, la Commissione ha chiesto informazioni alle autorità francesi. Queste ultime hanno risposto a tali richieste con lettere, rispettivamente, del 3 giugno 2008, del 14 gennaio 2009, del 7 dicembre 2011 e del 20 gennaio 2012.

40 Con lettera del 27 giugno 2012, la Commissione ha informato la Repubblica francese della sua decisione di avviare il procedimento d'indagine formale a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE in relazione ai potenziali aiuti a favore della SNCM e della CMN contenuti nella CCSP (GU 2012, C 301, pag. 1).

41 Le autorità francesi hanno presentato le loro osservazioni su tale decisione e hanno risposto ai quesiti contenuti nella stessa con lettere del 13 luglio e del 7 settembre 2012. La Corsica Ferries, la SNCM e la CMN hanno presentato anch'esse osservazioni su detta decisione, che sono state comunicate alle autorità francesi e sono state oggetto di commenti da parte di queste ultime con lettere del 14 novembre 2012 e del 3 gennaio, 16 gennaio e 12 febbraio 2013.

42 In esito a tale procedimento, la Commissione ha adottato, il 2 maggio 2013, la decisione 2013/435/UE relativa all'aiuto di stato SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della SNCM e della CMN (GU 2013, L 220, pag. 20; in prosieguo: la «decisione impugnata»).

- 43 La decisione impugnata è stata notificata alla Repubblica francese il 3 maggio 2013 e comunicata alla SNCM con messaggio di posta elettronica della Commissione del 14 giugno 2013.
- 44 Nella decisione impugnata, per stabilire se le compensazioni concesse alla SNCM e alla CMN nell'ambito della CCSP costituissero un aiuto di Stato e, in particolare, un vantaggio selettivo, la Commissione ha esaminato se i criteri cumulativi fissati dalla Corte nella sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415), fossero soddisfatti nella fattispecie (in prosieguo: i «criteri Altmark»). Più in particolare, essa ha proceduto all'analisi del primo e del quarto di tali criteri (v. *infra*, punti 87 e 90).
- 45 Per quanto riguarda il primo criterio Altmark, in primo luogo, la Commissione ha definito l'«ambito dell'analisi» da utilizzare per valutare tale criterio (punti da 132 a 136 della decisione impugnata). Essa ha ritenuto in particolare che, per essere ammissibile alla luce delle norme in materia di aiuti di Stato, il perimetro del servizio pubblico dovesse rispettare 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 all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU 1992, L 364, pag. 7 e rettifica in GU 1993, L 72, pag. 36; in prosieguo: il «regolamento cabotaggio marittimo»), come interpretato dalla giurisprudenza e, in particolare, dalla Corte nella sua sentenza del 20 febbraio 2001, *Analir e a.* (C-205/99, EU:C:2001:107). Essa ne ha dedotto che «il perimetro del servizio pubblico, quale definito da un contratto di servizio pubblico, [dovesse] 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» (punto 136 della decisione impugnata).
- 46 In secondo luogo, la Commissione ha ritenuto che il servizio di base e il servizio complementare dovessero essere analizzati separatamente (punti da 137 a 144 della decisione impugnata). Essa ha rilevato che il capitolato d'oneri allegato alla CCSP operava una distinzione netta tra questi due tipi di servizio. Peraltro, essa ha ritenuto che sarebbe stato legittimo considerare il servizio complementare giustificato dal bisogno reale di servizio pubblico al quale risponde il servizio di base solo se si fosse accertato che la sua erogazione era indispensabile ai fini della prestazione del servizio di base «in forza di considerazioni di natura tecnica ed economica» (punto 139 della decisione impugnata). Orbene, nella fattispecie, non sarebbe stata accertata alcuna complementarità tecnica tra questi due tipi di servizio, essendo questi ultimi soggetti a obblighi distinti, segnatamente in termini di orari e di frequenza, e il servizio di base sarebbe stato realizzato con navi mercantili miste mentre il servizio complementare sarebbe stato realizzato con traghetti. Inoltre, la contabilità analitica della SNCM avrebbe evidenziato costantemente, per il servizio complementare, un disavanzo operativo, cosicché l'argomento delle autorità francesi secondo il quale l'inclusione di tale servizio nel perimetro della CSP sarebbe stata giustificata da una perequazione finanziaria con il servizio di base non poteva essere accolto.
- 47 In terzo luogo, la Commissione ha analizzato il servizio di base alla luce del primo criterio Altmark (punti da 145 a 150 della decisione impugnata). A tal proposito, anzitutto, essa ha constatato che la fornitura di un servizio minimo di continuità territoriale tra Marsiglia e i cinque porti corsi considerati rispondeva a un bisogno di servizio pubblico chiaramente definito (punto 145 della decisione impugnata). Inoltre, per quanto riguarda la carenza di iniziativa privata, essa ha rilevato che gli altri operatori del mercato avevano riconosciuto essi stessi che non sarebbero stati in grado di garantire il servizio di base (punto 146 della decisione impugnata). Peraltro, essa ha ritenuto che il raggruppamento di più linee all'interno di uno stesso servizio non fosse di per sé contrario al regolamento cabotaggio marittimo. Anzi, il raggruppamento delle cinque linee avrebbe garantito, nella fattispecie, una condivisione dei mezzi nautici che avrebbe consentito di migliorare la qualità del servizio in questione e di ridurre i costi (punto 148 della decisione impugnata). Infine, essa ha ricordato che la CCSP e i suoi allegati stabilivano norme precise di continuità, regolarità, capacità e tariffe che i concessionari erano tenuti a rispettare per assicurare il servizio di base (punto 149 della

decisione impugnata). Essa ha concluso da quanto precede che l'inclusione del servizio di base nel perimetro della CCSP era necessaria e proporzionata al bisogno reale di servizio pubblico (punto 150 della decisione impugnata).

- 48 In quarto luogo, la Commissione ha analizzato il servizio complementare, fornito solo dalla SNCM, utilizzando due traghetti, alla luce del primo criterio Altmark (punti da 151 a 167 della decisione impugnata). Essa ha ritenuto che la sua inclusione nel perimetro del servizio pubblico non rispondesse a un bisogno reale di servizio pubblico e che la Repubblica francese avesse quindi commesso un errore manifesto di valutazione qualificandolo come servizio di interesse economico generale (in prosieguo: «SIEG») (punto 167 della decisione impugnata).
- 49 A tal proposito, da un lato, la Commissione ha ritenuto che il servizio complementare, fornito in partenza da Marsiglia, fosse ampiamente sostituibile, dal punto di vista della domanda dei passeggeri, ai servizi di trasporto passeggeri operati da Tolone verso Bastia e Ajaccio al momento della conclusione della CCSP (punti da 154 a 160 della decisione impugnata). Al riguardo, essa ha rilevato in particolare che l'andamento del traffico sui collegamenti tra la Francia continentale e la Corsica nel periodo 2002-2009 dimostrava il rapido sviluppo di un'offerta concorrenziale con quella dei due concessionari. La ripartizione del traffico tra i porti serviti dimostrerebbe un fortissimo incremento del traffico in partenza da Tolone e, in concomitanza, una riduzione del traffico da Marsiglia. La crescita del traffico complessivo sarebbe stata quindi ampiamente assorbita dai prestatori di servizi operanti da Tolone a scapito dell'offerta dei concessionari in partenza da Marsiglia. Essa ha fatto altresì valere la scarsa distanza tra Marsiglia e Tolone, la circostanza che il tempo occorrente per il tragitto su strada tra queste due città era ampiamente inferiore al tempo di traversata in mare e la circostanza che le navi in partenza da Tolone potevano raggiungere la Corsica in un tempo minore rispetto a quelle in partenza da Marsiglia.
- 50 D'altro lato, la Commissione ha rilevato che le autorità francesi non avevano fornito alcuna prova della carenza di iniziativa privata per il servizio complementare (punto 161 della decisione impugnata). Essa ha constatato in particolare che, per i porti di Bastia e di Ajaccio, che rappresentavano 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 dalla Corsica Ferries in partenza 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 (punto 162 della decisione impugnata). Pertanto, essa ha ritenuto che l'inclusione del servizio complementare nel perimetro della CSP non fosse 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, essa ha rilevato che la scarsa proporzione di traffico rappresentata da questa linea non permetteva di stabilire che la carenza di iniziativa privata su questa sola linea fosse un elemento suscettibile di invalidare la conclusione relativa all'intero servizio complementare (punto 164 della decisione impugnata). Essa ha altresì rilevato che il servizio fornito dalla Corsica Ferries rispondeva alle norme degli OSP applicabili a qualsiasi collegamento tra il continente francese e la Corsica e non presentava differenze qualitative rispetto al servizio fornito nell'ambito del servizio complementare (punto 165 della decisione impugnata).
- 51 La Commissione ha concluso da quanto precede che il primo criterio Altmark non era soddisfatto per quanto concerne le compensazioni concesse per il servizio complementare (punto 167 della decisione impugnata).
- 52 Per quanto riguarda il quarto criterio Altmark, la Commissione ha ritenuto che non fosse soddisfatto per nessuno dei due tipi di servizio in questione (punto 183 della decisione impugnata).
- 53 Al riguardo, in primo luogo, la Commissione ha concluso, in base a una serie di elementi, che le condizioni della gara non avevano consentito di selezionare il candidato in grado di fornire i servizi in questione al minor costo per la collettività (punti da 169 a 178 della decisione impugnata).

54 Per giungere a tale conclusione, la Commissione si è basata, in sostanza, sui seguenti elementi:

- l'assegnazione della CSP avviene al termine di una procedura negoziata successiva alla pubblicazione di un bando di gara, ossia una procedura che conferisce un ampio margine di discrezionalità all'amministrazione aggiudicatrice e può limitare la partecipazione degli operatori interessati;
- l'unica offerta concorrente a quella dei due concessionari, ossia quella della Corsica Ferries, non è stata valutata in base ai suoi meriti propri (criteri di aggiudicazione) ma in funzione di un criterio di selezione, ossia 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;
- il fatto che siano state effettivamente presentate due offerte non basta a dare adito a una concorrenza effettiva, giacché l'offerta concorrente della Corsica Ferries, che indicava come data di inizio del servizio il 12 novembre 2007, non rappresentava, per questo, un'alternativa credibile;
- i molteplici ricorsi giurisdizionali proposti nella fattispecie non costituiscono una prova della concorrenza effettiva nella procedura di assegnazione della CCSP;
- il raggruppamento SNCM-CMN beneficiava 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;
- la durata assai breve del termine imposto tra la data prevista per l'attribuzione della CSP (avvenuta, infine, il 7 giugno 2007) e la data di inizio della prestazione 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, alla condizione sull'età della flotta e alle capacità unitarie richieste dal capitolato d'oneri della CCSP, questo brevissimo lasso di tempo può aver limitato la partecipazione alla gara;
- l'esistenza di numerose clausole di incontro e la facoltà lasciata all'OTC di stabilire deroghe alle norme applicabili hanno contribuito a disincentivare la partecipazione alla gara alimentando dubbi su alcuni parametri tecnici ed economici cruciali per la formulazione delle offerte.

55 In secondo luogo, la Commissione ha rilevato che le autorità francesi non le avevano fornito alcun elemento di informazione che potesse dimostrare che le compensazioni erano calcolate sul modello di un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi (punti 179 e 180 della decisione impugnata). Essa ha aggiunto che la compensazione non era 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 riprendevano solo una parte dei proventi e degli oneri del servizio (punto 180 della decisione impugnata). Inoltre, le compensazioni di previsione della CSP sarebbero state sensibilmente superiori a quelle previste per il periodo 2002-2006 a fronte di obblighi simili o addirittura leggermente inferiori in termini di capacità offerta (punto 181 della decisione impugnata). Infine, essa ha ritenuto che il confronto con i costi sostenuti da un'impresa gestita in modo efficiente fosse tanto più necessario se si considera che alcuni elementi lasciavano supporre che la SNCM, che usciva allora da un intenso periodo di ristrutturazione, non fosse un esempio di impresa gestita in modo efficiente (punto 182 della decisione impugnata).

56 Alla luce di tutte le suesposte considerazioni, la Commissione ha concluso per l'esistenza di un vantaggio economico selettivo accordato ai concessionari (punto 184 della decisione impugnata).

- 57 Dopo aver constatato che le compensazioni in questione rischiavano di falsare la concorrenza e di incidere sugli scambi tra gli Stati membri, la Commissione ha concluso che esse costituivano aiuti di Stato e che erano illegali in quanto erano state concesse senza preventiva notifica (punti da 185 a 187 e articolo 1 della decisione impugnata).
- 58 Ai punti da 188 a 212 della decisione impugnata, la Commissione ha esaminato la compatibilità di tali aiuti di Stato con il mercato interno.
- 59 Al riguardo, in primo luogo, la Commissione ha rilevato che, conformemente al punto 11 della sua comunicazione concernente la disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011) (GU 2012, C 8, pag. 15; in prosieguo: la «disciplina SIEG»), gli aiuti di Stato che non rientrano nel campo di applicazione della decisione 2012/21/UE, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di [SIEG] (GU 2012, L 7, pag. 3), potevano essere dichiarati compatibili con l'articolo 106, paragrafo 2, TFUE se erano necessari per la gestione dei SIEG in questione e non incidevano sullo sviluppo degli scambi in misura contraria all'interesse dell'Unione europea, e per raggiungere tale equilibrio dovevano essere soddisfatte le condizioni descritte nelle sezioni da 2.2. a 2.10 della disciplina SIEG (punto 190 della decisione impugnata).
- 60 In secondo luogo, la Commissione ha ricordato che il servizio di base costituiva un SIEG, ma che così non era per il servizio complementare, cosicché le compensazioni versate per quest'ultimo servizio non potevano essere dichiarate compatibili con l'articolo 106, paragrafo 2, TFUE (punti 192 e 193 della decisione impugnata).
- 61 In terzo luogo, la Commissione ha considerato che, per quanto attiene al servizio di base, le altre condizioni previste dalla disciplina SIEG erano soddisfatte (punti da 194 a 212 della decisione impugnata).
- 62 La Commissione ha concluso dagli elementi che precedono che le compensazioni versate alla SNCM e alla CMN per il servizio di base costituivano aiuti di Stato illegali ma compatibili con il mercato interno (punto 213, articolo 1 e articolo 2, paragrafo 2, della decisione impugnata), mentre quelle versate soltanto alla SNCM per il servizio complementare costituivano aiuti di Stato illegali e incompatibili con il mercato interno (punto 214, articolo 1 e articolo 2, paragrafo 1, della decisione impugnata).
- 63 Pertanto, la Commissione ha disposto la cessazione immediata del versamento delle compensazioni relative al servizio complementare e il recupero, presso il beneficiario, degli aiuti già versati a tal fine, restando inteso che le somme da recuperare producevano interessi, decorrenti dalla data in cui tali somme erano state messe a disposizione del beneficiario sino al loro recupero effettivo (punti da 215 a 218 e 220 e articolo 3 della decisione impugnata). La Commissione ha precisato che tale recupero doveva essere immediato ed effettivo e che le autorità francesi dovevano garantire che la decisione impugnata fosse attuata entro quattro mesi dalla data della sua notifica (punto 219 e articolo 4 della decisione impugnata), vale a dire entro il 3 settembre 2013. Inoltre, le autorità francesi erano tenute a comunicare alla Commissione, entro due mesi dalla notifica della decisione impugnata, in particolare, l'importo complessivo (capitale e interessi) che doveva essere recuperato presso il beneficiario, una descrizione dettagliata delle misure già adottate e delle misure programmate per conformarsi alla decisione impugnata nonché i documenti attestanti che al beneficiario era stato imposto di rimborsare l'aiuto (articolo 5 della decisione impugnata).

Procedimento e conclusioni delle parti

- 64 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale il 26 agosto 2013, la SNCM ha proposto il presente ricorso.
- 65 La decisione impugnata è stata anche oggetto di un ricorso di annullamento da parte della Repubblica francese, depositato presso la cancelleria del Tribunale il 12 luglio 2013 e registrato con il numero di ruolo T-366/13.
- 66 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale l'11 dicembre 2013, la Corsica Ferries ha chiesto di intervenire nella causa in esame a sostegno delle conclusioni della Commissione.
- 67 Con atti depositati presso la cancelleria del Tribunale il 9 gennaio e il 10 febbraio 2014, la SNCM ha chiesto il trattamento riservato, nei confronti della Corsica Ferries, qualora quest'ultima fosse stata ammessa a intervenire, di taluni elementi contenuti, rispettivamente, nell'atto introduttivo del ricorso e nella replica. Essa ha allegato a tali domande una versione non riservata di detti atti.
- 68 Con ordinanza del 21 febbraio 2014, il presidente della Sesta Sezione del Tribunale ha ammesso l'intervento della Corsica Ferries. La decisione sulla fondatezza delle domande di trattamento riservato è stata riservata.
- 69 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 6 marzo 2014, la Corsica Ferries ha formulato obiezioni contro le domande di trattamento riservato riguardo alla maggior parte degli elementi cui esse facevano riferimento.
- 70 Con ordinanza del 3 ottobre 2014, SNCM/Commissione (T-454/13, EU:T:2014:898), il presidente della Sesta Sezione del Tribunale ha accolto in parte le domande di trattamento riservato.
- 71 La Corsica Ferries ha depositato la sua memoria d'intervento presso la cancelleria del Tribunale il 9 gennaio 2015. La SNCM ha presentato osservazioni su tale memoria con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 9 marzo 2015. Con lettera recante la stessa data, la Commissione ha precisato di non avere osservazioni da presentare su detta memoria.
- 72 Su proposta del giudice relatore, il Tribunale (Sesta Sezione) ha deciso di aprire la fase orale del procedimento.
- 73 Nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento di cui all'articolo 89 del suo regolamento di procedura, il Tribunale ha invitato la Commissione a rispondere per iscritto a taluni quesiti, richiesta cui essa ha ottemperato nel termine impartito.
- 74 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 6 giugno 2016, la SNCM ha chiesto il trattamento riservato, nei confronti della Corsica Ferries, di talune parti della risposta della Commissione a detti quesiti. La Corsica Ferries ha ricevuto soltanto una versione non riservata di tale risposta e non ha sollevato alcuna obiezione contro la domanda di trattamento riservato formulata nei suoi confronti.
- 75 Le difese orali delle parti e le loro risposte ai quesiti del Tribunale sono state sentite all'udienza del 14 giugno 2016.
- 76 La SNCM chiede che il Tribunale voglia:
- in via principale, annullare la decisione impugnata;

- in subordine, annullare in parte la decisione impugnata in quanto la stessa prevede che l'importo dell'aiuto include gli elementi citati nel suo punto 218;
- condannare la Commissione alle spese.

77 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso in quanto infondato;
- condannare la SNCM alle spese.

78 La Corsica Ferries chiede che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso principale;
- condannare la SNCM alle spese.

In diritto

79 A sostegno del suo ricorso, la SNCM deduce una serie di argomenti che possono essere raggruppati in cinque motivi, ossia:

- un primo motivo, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente ritenuto che il servizio complementare non costituisca un SIEG;
- un secondo motivo, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente ritenuto che la CCSP non soddisfacesse il quarto criterio Altmark;
- un terzo motivo, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente calcolato l'importo dell'aiuto da recuperare;
- un quarto motivo, vertente sulla violazione del principio della tutela del legittimo affidamento;
- un quinto motivo, vertente sulla violazione del principio della parità di trattamento.

Osservazioni preliminari

80 In via preliminare, si devono esporre taluni principi giurisprudenziali, riguardanti, in particolare, la qualificazione come aiuto di Stato di una compensazione di servizio pubblico, in base ai quali va esaminato il presente ricorso.

81 Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, salvo deroghe contemplate dai trattati, 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.

82 Secondo una giurisprudenza costante, la qualificazione come aiuto, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, richiede che sussistano tutti i presupposti menzionati in tale disposizione. Pertanto, in primo luogo, deve trattarsi di un intervento dello Stato o effettuato mediante risorse statali, in secondo luogo, tale intervento deve essere idoneo ad incidere sugli scambi tra Stati membri,

in terzo luogo, deve concedere un vantaggio selettivo al suo beneficiario e, in quarto luogo, esso deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza (v. sentenza dell'8 maggio 2013, *Libert e a.*, C-197/11 e C-203/11, EU:C:2013:288, punto 74 e giurisprudenza ivi citata).

- 83 I primi due motivi del presente ricorso riguardano più in particolare la terza di tali condizioni, ossia quella secondo la quale il provvedimento in questione deve essere considerato come concessione di un vantaggio al suo beneficiario.
- 84 Al riguardo, occorre ricordare che da una giurisprudenza costante emerge che vengono considerati aiuti di Stato gli interventi che, sotto qualsiasi forma, sono atti a favorire direttamente o indirettamente determinate imprese o che devono ritenersi un vantaggio economico che l'impresa beneficiaria non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato (v. sentenza del 2 settembre 2010, *Commissione/Deutsche Post*, C-399/08 P, EU:C:2010:481, punto 40 e giurisprudenza ivi citata).
- 85 Tuttavia, non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE un intervento statale considerato come una compensazione costituente la contropartita di prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere OSP, di modo che tali imprese non traggono, in realtà, un vantaggio finanziario e il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocarle in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto alle imprese concorrenti (sentenze del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, punto 87, e dell'8 maggio 2013, *Libert e a.*, C-197/11 e C-203/11, EU:C:2013:288, punto 84).
- 86 Tuttavia, affinché, in un caso concreto, siffatta compensazione possa sottrarsi alla qualificazione come aiuto di Stato, devono essere soddisfatti cumulativamente quattro criteri (sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, punti 87 e 88).
- 87 In primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di OSP e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro (sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, punto 89). La nozione di OSP ai sensi di questo primo criterio corrisponde a quella di SIEG prevista dall'articolo 106, paragrafo 2, TFUE (v., in tal senso, sentenza del 12 febbraio 2008, *BUPA e a./Commissione*, T-289/03, EU:T:2008:29, punto 162).
- 88 In secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente (sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, punto 90).
- 89 In terzo luogo, la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli OSP, tenendo conto degli introiti ad essi relativi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento (sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, punto 92).
- 90 In quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di OSP, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi (sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, punto 93).
- 91 Nella decisione impugnata la Commissione ha ritenuto che il primo criterio *Altmark* non fosse soddisfatto per il servizio complementare e che il quarto di tali criteri non fosse soddisfatto per nessuno dei due tipi di servizio in questione.

Sul primo motivo di ricorso, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente ritenuto che il servizio complementare non costituisse un SIEG

- 92 Con il suo primo motivo, che si suddivide in quattro parti, la SNCM fa valere che la Commissione ha erroneamente ritenuto che il servizio complementare non costituisse un SIEG.
- 93 In via preliminare, va precisato che, secondo una giurisprudenza costante, alla luce, da un lato, dell'ampio potere discrezionale di cui dispone lo Stato membro quanto alla definizione della funzione di SIEG e alle condizioni di applicazione della stessa e, dall'altro, della portata del controllo limitato all'errore manifesto che la Commissione è autorizzata a esercitare a tale titolo (v. infra, punto 111), neppure il controllo che deve essere esercitato dal Tribunale sulla valutazione della Commissione a tal riguardo può eccedere lo stesso limite e che, pertanto, tale controllo deve limitarsi a esaminare se correttamente la Commissione abbia constatato, o abbia escluso, l'esistenza di un errore manifesto dello Stato membro (v., in tal senso, sentenza del 16 settembre 2013, Iliad e a./Commissione, T-325/10, non pubblicata, EU:T:2013:472, punto 121 e giurisprudenza ivi citata).

Sulla prima parte, vertente sul fatto che la Commissione è incorsa in un errore di diritto esercitando un controllo dettagliato della necessità del servizio in relazione a un bisogno reale di servizio pubblico

- 94 Nell'ambito della prima parte del primo motivo, la SNCM contesta la fondatezza del criterio applicato dalla Commissione nella decisione impugnata al fine di verificare il rispetto del primo criterio Altmark (v. supra, punto 45). Essa sostiene che quest'ultima è incorsa in un errore di diritto esercitando, nella fattispecie, un controllo dettagliato della qualificazione di SIEG e della necessità del servizio complementare in relazione a un bisogno reale di servizio pubblico.
- 95 Questa prima parte può essere suddivisa in quattro sottoparti. Occorre esaminare, anzitutto, la prima sottoparte, poi la seconda e la quarta sottoparte e, infine, la terza sottoparte.

– Sulla prima sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione non ha tenuto conto della sua prassi decisionale anteriore nonché della giurisprudenza

- 96 La SNCM afferma che la CCSP, che mirava principalmente ad attuare il principio della continuità territoriale, rispondeva, nel complesso, a un manifesto bisogno di servizio pubblico. Ritenendo il contrario nella decisione impugnata, la Commissione si sarebbe discostata dalla sua prassi decisionale anteriore, relativa alle precedenti CSP per i collegamenti marittimi con la Corsica, di cui alle sentenze del 19 maggio 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), e dell'11 settembre 2012, Corsica Ferries France/Commissione (T-565/08, EU:T:2012:415). Nella replica la SNCM aggiunge che la Commissione non può adottare nella stessa materia una posizione diametralmente opposta a quella privilegiata sino a quel momento senza una motivazione debitamente formulata.
- 97 La Commissione contesta gli argomenti dedotti dalla SNCM.
- 98 Innanzi tutto, va constatato che non si può accogliere l'affermazione della SNCM secondo la quale la Commissione ha agito in modo «manifestamente contraddittorio», in quanto avrebbe già considerato, in decisioni anteriori relative alle precedenti CSP, che la messa a disposizione di capacità supplementari di trasporto passeggeri durante i periodi di punta rispondeva a un bisogno di servizio pubblico. Infatti, secondo una giurisprudenza costante, la nozione di aiuto di Stato corrisponde ad una situazione oggettiva, che dipende soltanto dalla questione se una misura statale conferisca o meno un vantaggio ad una o a talune imprese. La prassi decisionale della Commissione in materia non può quindi risultare decisiva (v. sentenza del 4 marzo 2009, Associazione italiana del risparmio gestito e Fineco Asset Management/Commissione, T-445/05, EU:T:2009:50, punto 145 e giurisprudenza ivi citata). La stessa soluzione si impone per quanto riguarda la questione della valutazione della

compatibilità di un aiuto con il mercato interno (sentenze del 20 maggio 2010, *Todaro Nunziatina & C.*, C-138/09, EU:C:2010:291, punto 21, e del 15 giugno 2005, *Regione autonoma della Sardegna/Commissione*, T-171/02, EU:T:2005:219, punto 177).

- ⁹⁹ In ogni caso, il solo fatto che la decisione impugnata si differenzi dalle precedenti decisioni della Commissione in materia non consente di ritenere che essa sia incoerente rispetto a queste ultime. Infatti, come rileva assai opportunamente la Commissione, la valutazione dell'esistenza di un bisogno reale di servizio pubblico può mutare completamente nel corso del tempo, secondo gli sviluppi delle forze del mercato. Va osservato del resto che, già nella sua decisione 2002/149/CE, del 30 ottobre 2001, relativa agli aiuti pubblici corrisposti dalla Francia alla SNCM (GU 2002, L 50, pag.66), fatta valere più volte dalla SNCM nelle sue memorie, la Commissione aveva sottolineato che, «[p]er quanto riguarda i collegamenti dai porti della Francia continentale la situazione del mercato presenta[va] un profilo particolarmente significativo [negli] ultimi anni, al punto da rimettere in questione la necessità dell'esistenza di [OSP] per tutte le linee durante tutto l'arco dell'anno» (punto 78) e che «la conclusione della Commissione sulle reali esigenze di servizio pubblico che risultano dal sistema di collegamenti istituito dalla convenzione quadro tra lo Stato francese e la SNCM nel 1976 (e, in forza di tale convenzione, dalle convenzioni quinquennali stipulate dall'OTC e dalla SNCM nel 1991 e nel 1996) non [poteva] essere estrapolata al di là della data limite del 31 dicembre 2001, che coincide con la data in cui scade la convenzione quadro» (punto 80).
- ¹⁰⁰ Inoltre, per le stesse ragioni esposte supra al punto 99, si deve ritenere che la SNCM non possa utilmente invocare la sentenza dell'11 settembre 2012, *Corsica Ferries France/Commissione* (T-565/08, EU:T:2012:415), a sostegno della sua affermazione. I due passaggi di tale sentenza citati dalla SNCM riguardano, infatti, la CSP relativa al periodo 1996-2001.
- ¹⁰¹ Peraltro, la SNCM non può neppure invocare la sentenza del 19 maggio 1993, *Corbeau* (C-320/91, EU:C:1993:198), e, con essa, l'esigenza di evitare una pratica di «scrematura», ossia, il fatto, per gli operatori concorrenti del concessionario di servizio pubblico, di concentrarsi sulle attività redditizie della CSP e di lasciare a quest'ultimo le attività non redditizie, non consentendogli quindi di operare una compensazione tra le perdite realizzate nei settori non redditizi e gli utili realizzati nei settori più redditizi. Infatti, come sarà esposto in modo più dettagliato infra, al punto 155, dagli elementi del fascicolo emerge che sia il servizio di base che il servizio complementare presentavano un notevole disavanzo operativo, il che escludeva qualsiasi possibilità di perequazione finanziaria tra gli stessi (v., in particolare, punti 47 e 143 della decisione impugnata).
- ¹⁰² Infine, si deve respingere, in quanto del tutto infondata, la censura secondo la quale la Commissione ha violato l'obbligo di motivazione. Oltre al fatto che non si può contestare a quest'ultima di aver adottato, nella fattispecie, un approccio «diametralmente opposto» a quello seguito nelle precedenti decisioni in materia (v. supra, punto 99), è giocoforza constatare che, nella decisione impugnata, essa indica in modo chiaro e preciso le ragioni per cui ritiene che l'esistenza di un bisogno reale di servizio pubblico non sia dimostrata per quanto riguarda il servizio complementare. Pertanto, dopo aver definito l'«ambito dell'analisi» che essa avrebbe utilizzato per valutare se il primo criterio *Altmark* fosse soddisfatto nella fattispecie (punti da 132 a 136 della decisione impugnata), la Commissione ha esposto, in particolare confutando gli argomenti dedotti dalla Repubblica francese, dalla SNCM e dalla CMN, le ragioni per cui riteneva che il servizio di base e il servizio complementare costituissero due tipi di servizio distinti e dovessero essere esaminati separatamente (punti da 137 a 144 della decisione impugnata), prima di analizzare il secondo di tali servizi alla luce di detto criterio (punti da 151 a 167 della decisione impugnata). Per quanto attiene a quest'ultimo punto, la Commissione ha concluso che l'inclusione del servizio complementare nel perimetro del servizio pubblico non rispondeva a un bisogno reale di servizio pubblico dopo aver constatato, in sostanza, in base a una serie di elementi, da un lato, che tale servizio, fornito in partenza da Marsiglia, era ampiamente sostituibile, dal punto di vista della domanda dei passeggeri, ai servizi di trasporto passeggeri operati da Tolone verso Bastia e

Ajaccio al momento della conclusione della CCSP (punti da 154 a 160 della decisione impugnata) e, dall'altro, che non era stata fornita alcuna prova della carenza di iniziativa privata per detto servizio complementare (punti da 161 a 166 della decisione impugnata).

103 Da quanto precede risulta che la prima sottoparte deve essere respinta in quanto infondata.

– Sulla seconda e sulla quarta sottoparte, vertenti sul fatto che la Commissione non ha tenuto conto dell'ampio margine di discrezionalità degli Stati membri nonché della portata della sentenza del 20 febbraio 2001, Analir e a. (C-205/99, EU:C:2001:107), e del regolamento cabotaggio marittimo

104 In primo luogo, la SNCM afferma che la Commissione ha ecceduto, nella fattispecie, l'ampio margine di discrezionalità di cui dispongono gli Stati membri nella definizione dei SIEG. Infatti, lungi dal limitarsi al semplice controllo dell'errore manifesto di valutazione, essa avrebbe effettuato un controllo particolarmente dettagliato della definizione del SIEG in questione e della necessità del servizio. Peraltro, la SNCM ritiene che la Commissione non possa trarre argomenti dalla sentenza del 16 settembre 2013, Colt Télécommunications France/Commissione (T-79/10, non pubblicata, EU:T:2013:463), in quanto, nella causa che ha dato luogo a tale sentenza, esistevano orientamenti che prevedevano espressamente la necessità di provare un fallimento del mercato, nella fattispecie gli orientamenti comunitari relativi all'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato in relazione allo sviluppo rapido di reti a banda larga (GU 2009, C 235, pag. 7).

105 In secondo luogo, la SNCM sostiene che la Commissione non ha tenuto conto della portata della sentenza del 20 febbraio 2001, Analir e a. (C-205/99, EU:C:2001:107), e del regolamento cabotaggio marittimo. Essa afferma che né tale sentenza né tale regolamento riguardano il controllo degli aiuti di Stato e che essi confermano, in realtà, la validità della CCSP. Essa aggiunge che detta sentenza e detto regolamento riguardano gli obblighi che possono essere imposti per i servizi pubblici e che sono atti a giustificare un regime di autorizzazione preventiva o un contratto di servizio pubblico, non già l'ambito dei servizi che possono essere oggetto di una compensazione ai sensi della giurisprudenza Altmark o l'importo di tale compensazione. Essa sottolinea in particolare che, contrariamente alla situazione nella causa che ha dato luogo alla sentenza del 20 febbraio 2001, Analir e a. (C-205/99, EU:C:2001:107), la fornitura di servizi di trasporto marittimo tra la Francia continentale e la Corsica non è soggetta all'ottenimento di un'autorizzazione preventiva. Peraltro, essa contesta il fatto che l'ambito 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. Infine, essa rimette in discussione la constatazione della Commissione, contenuta nel punto 135 della decisione impugnata, secondo la quale «[l]a compensazione di obblighi specifici nell'ambito di un contratto di servizio pubblico costituisce (...) chiaramente, nel sovvenzionare un'offerta di servizi, un ostacolo alla libera prestazione dei servizi». Nella fattispecie, la compensazione di servizio pubblico non avrebbe né per oggetto né per effetto di ostacolare la libera prestazione dei servizi e nessuna delle sentenze citate dalla Commissione nella nota a piè di pagina n. 63 della decisione impugnata dimostrerebbe il contrario.

106 In udienza, in risposta a un quesito del Tribunale volto a farle precisare quali fossero, a suo avviso, i criteri in base ai quali doveva essere accertata la fondatezza del SIEG e del suo perimetro, la SNCM ha affermato che era sufficiente per lo Stato membro «individuare un interesse generale in senso assai ampio, che [poteva] riguardare ciò che [rientrava] in generale nell'interesse pubblico». Essa ha aggiunto che, a suo avviso, i criteri di necessità e di proporzionalità, quantomeno quali risultanti dal regolamento cabotaggio marittimo e dalla sentenza del 20 febbraio 2001, Analir e a. (C-205/99, EU:C:2001:107), non dovevano essere presi in considerazione nell'ambito di tale valutazione in quanto derivavano da concetti collegati alla libera prestazione dei servizi.

107 La Commissione, sostenuta dalla Corsica Ferries, respinge gli argomenti della SNCM.

- 108 In primo luogo, rinviando al punto 154 della sentenza del 16 settembre 2013, *Colt Télécommunications France/Commissione* (T-79/10, non pubblicata, EU:T:2013:463), la Commissione e la Corsica Ferries affermano che, a prescindere dal settore considerato, la valutazione dell'esistenza di un fallimento del mercato costituisce una condizione preliminare per la qualificazione di un'attività come SIEG e che, pertanto, la condizione relativa all'insufficienza o alla carenza di iniziativa privata inerisce al primo criterio Altmark e presuppone un esame accurato.
- 109 Inoltre, la Commissione e la Corsica Ferries fanno valere che il margine di discrezionalità riconosciuto agli Stati membri nella definizione dei SIEG è limitato dal regolamento cabotaggio marittimo, come interpretato dalla Corte, in particolare, nella sentenza del 20 febbraio 2001, *Analir e a.* (C-205/99, EU:C:2001:107). Ciò implicherebbe che il servizio in questione deve rispondere a un bisogno reale di servizio pubblico, a causa dell'insufficienza dei servizi regolari di trasporto in una situazione di libera concorrenza, e il perimetro del SIEG deve essere necessario e proporzionato a tale bisogno. In udienza la Commissione ha precisato che, a suo avviso, la dimostrazione dell'esistenza di un bisogno reale di servizio pubblico costituiva un requisito più gravoso della dimostrazione dell'esistenza di un fallimento del mercato, come previsto dalla sentenza del 16 settembre 2013, *Colt Télécommunications France/Commissione* (T-79/10, non pubblicata, EU:T:2013:463).
- 110 In secondo luogo, la Commissione e la Corsica Ferries ritengono che la SNCM contesti erroneamente l'esistenza di un collegamento tra il regolamento cabotaggio marittimo e il controllo degli aiuti di Stato. Sarebbe altresì manifestamente errato sostenere che tale regolamento riguarda soltanto le situazioni in cui la prestazione di servizi è soggetta a un'autorizzazione preventiva. Quanto alla sentenza del 20 febbraio 2001, *Analir e a.* (C-205/99, EU:C:2001:107), essa non tratterebbe unicamente la questione se sia possibile sottoporre un'attività di trasporto marittimo ad autorizzazione preventiva, ma conterrebbe un ragionamento ben chiaro sul modo in cui devono essere interpretate le disposizioni del regolamento cabotaggio marittimo, tenendo conto del suo obiettivo, consistente nel garantire la libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo e nella possibilità di accettare le violazioni di tale libertà solo qualora siano giustificate da un bisogno reale di servizio pubblico e necessarie e proporzionate alla soddisfazione di quest'ultimo. Inoltre, sarebbe evidente che il fatto di sovvenzionare un'offerta di servizi concludendo con un determinato operatore un contratto di servizio pubblico previsto da tale regolamento può comportare un ostacolo alla libera prestazione dei servizi.
- 111 Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, gli Stati membri dispongono di un ampio potere discrezionale per quanto riguarda la definizione di ciò che essi considerano come SIEG e che, di conseguenza, la definizione di tali servizi da parte di uno Stato membro può essere messa in discussione dalla Commissione solo in caso di errore manifesto (v. sentenze del 15 giugno 2005, *Olsen/Commissione*, T-17/02, EU:T:2005:218, punto 216 e giurisprudenza ivi citata, e del 22 ottobre 2008, *TV2/Danmark e a./Commissione*, T-309/04, T-317/04, T-329/04 e T-336/04, EU:T:2008:457, punto 101 e giurisprudenza ivi citata).
- 112 Tuttavia, il potere di definizione dei SIEG, da parte dello Stato membro, non è illimitato e non può essere esercitato in maniera arbitraria al solo fine di sottrarre un settore particolare all'applicazione delle regole di concorrenza (sentenza del 12 febbraio 2008, *BUPA e a./Commissione*, T-289/03, EU:T:2008:29, punto 168).
- 113 In particolare, quando esistono norme specifiche di diritto dell'Unione che disciplinano la definizione del contenuto e del perimetro del SIEG, esse vincolano la valutazione degli Stati membri, conformemente al punto 46 della 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 (GU 2012, C 8, pag. 4; in prosieguo: la «comunicazione SIEG»). Come rileva correttamente la Commissione, tali norme mirano generalmente a un'armonizzazione delle normative al fine di eliminare gli ostacoli alla libertà di circolazione e alla

libera prestazione dei servizi, e il fatto che siano adottate in base a disposizioni del Trattato diverse da quelle riguardanti il controllo degli aiuti di Stato e abbiano principalmente lo scopo di realizzare il mercato interno non limita in nessun caso la loro pertinenza alla luce del primo criterio Altmark.

- 114 Orbene, nella fattispecie, come sostengono correttamente la Commissione e la Corsica Ferries, esistevano siffatte norme, nel caso di specie le disposizioni del regolamento cabotaggio marittimo. A tal riguardo, occorre ricordare che l'articolo 1 di tale regolamento sancisce il principio della libera prestazione di servizi di cabotaggio marittimo nell'Unione. Nello stesso senso, il suo terzo considerando precisa che detto regolamento mira ad abolire le restrizioni a tale libera prestazione.
- 115 Al suo articolo 4, il regolamento cabotaggio marittimo prevede possibili deroghe a tale principio cardine, ossia la facoltà per gli Stati membri di concludere contratti di servizio pubblico con le compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole, o di imporre loro OSP come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio. A tal proposito, va rilevato che, come riconosce del resto la SNCM, la CCSP costituisce indubbiamente tale contratto di servizio pubblico, che viene definito dall'articolo 2, punto 3, di tale regolamento quale contratto concluso fra le autorità competenti di uno Stato membro e un armatore dell'Unione allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti. Occorre aggiungere che l'articolo 4, paragrafo 2, di detto regolamento stabilisce che, nell'imporre OSP, gli Stati membri devono limitarsi alle esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di realizzazione del servizio, alle tariffe richieste ed all'equipaggio della nave. Secondo la medesima disposizione, qualsiasi compenso dovuto per gli OSP, se previsto, deve essere reso disponibile a tutti gli armatori dell'Unione.
- 116 Va quindi avallata la considerazione della Commissione secondo la quale, nella causa in esame, il potere discrezionale delle autorità francesi era limitato dalle disposizioni del regolamento cabotaggio marittimo.
- 117 Peraltro, va constatato che, altrettanto correttamente, la Commissione ha tenuto conto, nella decisione impugnata, dell'interpretazione di dette disposizioni fornita dalla Corte nella sentenza del 20 febbraio 2001, *Analir e a.* (C-205/99, EU:C:2001:107). Nella causa che ha dato luogo a tale sentenza, la Corte era chiamata in particolare a interpretare gli articoli 1 e 4 del regolamento cabotaggio marittimo e a precisare le condizioni alle quali la prestazione di servizi di cabotaggio marittimo poteva essere sottoposta a un regime di previa autorizzazione amministrativa.
- 118 Nell'interpretare le disposizioni in questione del regolamento cabotaggio marittimo, la Corte ha elaborato, in particolare, il seguente ragionamento:
- «34. [L'applicazione di un regime di previa autorizzazione amministrativa come mezzo per imporre [OSP] presuppone che le competenti autorità nazionali abbiano anzitutto potuto constatare, per rotte ben determinate, l'insufficienza dei servizi regolari di trasporto nel caso in cui la prestazione di questi ultimi venisse lasciata alle sole forze del mercato. In altri termini, l'esistenza di un'effettiva esigenza di servizio pubblico deve poter essere dimostrata.
35. D'altro lato, perché un regime di previa autorizzazione amministrativa possa essere giustificato, deve dimostrarsi anche che siffatto regime è necessario per poter imporre [OSP] e che è proporzionale allo scopo perseguito, in modo che lo stesso obiettivo non potrebbe essere conseguito con misure meno restrittive della libera circolazione dei servizi, in particolare con un sistema di dichiarazioni a posteriori (...)
36. Al riguardo non si può escludere che la previa autorizzazione amministrativa di per sé sia un mezzo adeguato che consenta di concretare il contenuto degli [OSP] da imporre ad un singolo armatore tenendo conto della peculiare situazione di quest'ultimo, ovvero di controllare preventivamente l'idoneità di un armatore ad adempiere siffatti obblighi.

37. Ciò nonostante, siffatto regime non può legittimare un comportamento discrezionale da parte delle autorità nazionali, tale da vanificare le disposizioni comunitarie, in particolare quelle relative ad una libertà fondamentale come quella di cui trattasi nella causa principale (...)».

119 È vero che ciò di cui si discuteva nella causa che ha dato luogo alla sentenza del 20 febbraio 2001, Analir e a. (C-205/99, EU:C:2001:107), era un regime di previa autorizzazione amministrativa e non, come nella causa in esame, una CSP accompagnata dalla concessione di compensazioni. Tuttavia, l'iter logico seguito dalla Corte in tale sentenza, basato su un'interpretazione del regolamento cabotaggio marittimo alla luce del suo obiettivo fondamentale, ossia garantire la libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo e, pertanto, ammettere limitazioni di tale libertà solo a condizioni particolarmente rigorose, è pienamente applicabile al caso di specie.

120 Al riguardo, si deve ricordare che da una giurisprudenza costante risulta che l'articolo 56 TFUE impone non solo l'eliminazione di qualsiasi discriminazione nei confronti del prestatore di servizi in base alla sua cittadinanza o alla circostanza che è stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione deve essere eseguita, ma anche la soppressione di qualsiasi restrizione, anche qualora essa si applichi indistintamente ai prestatori nazionali e a quelli degli altri Stati membri, quando sia tale da vietare, ostacolare o rendere meno attraenti le attività del prestatore stabilito in un altro Stato membro, ove fornisce legittimamente servizi analoghi (oltre alle sentenze citate nella nota a piè di pagina n. 63 della decisione impugnata, v. sentenza del 7 ottobre 2010, dos Santos Palhota e a., C-515/08, EU:C:2010:589, punto 29 e giurisprudenza ivi citata; sentenza del 19 dicembre 2012, Commissione/Belgio, C-577/10, EU:C:2012:814, punto 38; v. anche sentenza dell'11 settembre 2014, Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, punto 44 e giurisprudenza ivi citata). Orbene non si può contestare il fatto che la concessione di una compensazione finanziaria a un prestatore di servizi in particolare, ossia il concessionario di servizio pubblico, possa ostacolare o rendere meno attraente la prestazione dei medesimi servizi da parte degli operatori che non beneficiano della stessa compensazione. Infatti, l'importo di quest'ultima consente al suo beneficiario di usufruire di un vantaggio decisivo sui propri concorrenti e quindi di dissuadere gli stessi dall'offrire i servizi considerati.

121 Nella fattispecie, la CSP era tanto più atta a violare la libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo in quanto, come emerge dalle constatazioni effettuate dalla Commissione al punto 44 della sua decisione di avvio del procedimento d'indagine formale, la CCSP, al suo articolo 3, secondo comma, imponeva agli eventuali nuovi operatori, sulle linee in partenza da Marsiglia verso la Corsica, condizioni particolarmente restrittive. Tale disposizione è redatta, infatti, nei seguenti termini:

«[U]na forma di concorrenza può essere esercitata nel seguente contesto: per ciascuna di tali linee, qualsiasi compagnia potrà effettuare, senza compensazione finanziaria, un servizio regolare che comporti, per tutto l'anno, almeno due rotazioni alla settimana, che dovrà essere effettuato in condizioni tali da non gravare sulle condizioni economiche dell'operatore del servizio pubblico e, quindi, in modo tale che la scelta dei giorni di partenza e di arrivo sia fissata dall'[OTC] previo consenso dell'assemblea di Corsica. Tale condizione sarà oggetto di un fermo impegno. In caso di inosservanza totale o parziale di tale impegno, sarà applicata alla compagnia una penale di EUR 2 milioni il cui versamento sarà garantito da una cauzione bancaria di pari importo. Detta cauzione bancaria dovrà essere fornita da una banca stabilita nell'Unione europea, di rating a lungo termine "Standard and Poors A+" (o equivalente)».

122 In tale contesto, si deve respingere l'osservazione della SNCM secondo la quale l'esistenza della CSP non ha impedito alla Corsica Ferries di entrare nel mercato e di acquisire rapidamente, in tale mercato, una «posizione dominante». Infatti, non si può escludere che, in mancanza della CSP, l'ingresso della Corsica Ferries nel mercato e lo sviluppo delle sue attività nello stesso sarebbero state ancora più rapide o che anche altri operatori vi sarebbero entrati.

- 123 Peraltro, contrariamente a quanto afferma la SNCM, non si può dedurre dal fatto che l'assegnazione della CSP è stata effettuata nell'ambito di una gara, alla quale la Corsica Ferries ha partecipato, che la violazione della libera prestazione dei servizi, derivante dal versamento della compensazione finanziaria soltanto al concessionario del servizio pubblico, sia stata eliminata. È vero che, quando la CSP avviene al termine di una gara realmente aperta, trasparente e non discriminatoria, ciò può ridurre l'entità di tale violazione. Resta tuttavia il fatto che tale violazione permane per tutto il periodo di prestazione del servizio pubblico di cui trattasi.
- 124 Alla luce delle suesposte considerazioni e, in particolare, dell'interpretazione del regolamento cabotaggio marittimo effettuata dalla Corte nella sentenza del 20 febbraio 2001, *Analir e a.* (C-205/99, EU:C:2001:107) (v. supra, punto 118), si deve concludere che correttamente, nella decisione impugnata, per verificare il rispetto del primo criterio Altmark, la Commissione ha ritenuto che «il perimetro del servizio pubblico, quale definito da un contratto di servizio pubblico, [dovesse] 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» (punto 136 della decisione impugnata).
- 125 In tali circostanze, non occorre pronunciarsi oltre sulle considerazioni formulate dalle parti a proposito della rilevanza, ai fini della causa in esame, della sentenza del 16 settembre 2013, *Colt Télécommunications France/Commissione* (T-79/10, non pubblicata, EU:T:2013:463). Occorre tuttavia sottolineare che, in un caso come quello di specie, le autorità nazionali non possono esimersi dal dimostrare l'esistenza di una carenza di iniziativa privata. Infatti, dal punto 34 della sentenza del 20 febbraio 2001, *Analir e a.* (C-205/99, EU:C:2001:107), emerge chiaramente che la dimostrazione dell'esistenza di un bisogno reale di servizio pubblico è collegata a quella dell'esistenza di siffatta carenza. In altri termini, è in base alla constatazione di una carenza di iniziativa privata che si determina il bisogno reale di servizio pubblico.
- 126 Da tutte le suesposte considerazioni risulta che la seconda e la quarta sottoparte della prima parte del primo motivo devono essere respinte in quanto infondate.
- Sulla terza sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione ha violato le regole sull'onere della prova
- 127 La SNCM sostiene che la Commissione ha violato le regole sull'onere della prova nella sua analisi del primo criterio Altmark. Al riguardo, da un lato, essa afferma che la Commissione ha imposto sistematicamente alla Repubblica francese l'onere di dimostrare la necessità del servizio pubblico nonché la carenza di iniziativa privata. D'altro lato, citando due valutazioni della Commissione contenute nei punti 165 e 166 della decisione impugnata, essa sostiene che, per contro, quest'ultima si è sottratta, dal canto suo, a qualsiasi onere della prova in più capitoli essenziali della sua analisi di detto criterio.
- 128 Nella replica la SNCM aggiunge che il «test (...) in tre fasi» fatto valere dalla Commissione (v. infra, punto 130) è inedito, non è menzionato né nella decisione di avvio del procedimento d'indagine formale né nella decisione impugnata e non si fonda su alcuna base giuridica previamente stabilita. Inoltre, detto test sarebbe particolarmente difficile, se non addirittura impossibile, da dimostrare.
- 129 La Commissione, sostenuta dalla Corsica Ferries, contesta di aver violato le regole sull'onere della prova.
- 130 Da un lato, la Commissione fa valere che spetta allo Stato membro interessato giustificare l'ostacolo alla libera prestazione dei servizi nonché provarne la necessità e la proporzionalità. Più precisamente, nella fattispecie, per provare l'esistenza di un bisogno reale di servizio pubblico che giustificasse l'assegnazione di una CSP, le autorità francesi avrebbero dovuto dimostrare, in primo luogo, che esisteva una domanda degli utenti, in secondo luogo, che tale domanda non poteva essere soddisfatta

dagli operatori del mercato in mancanza di un obbligo in tal senso fissato dai pubblici poteri e, in terzo luogo, che il ricorso a semplici OSP era insufficiente per ovviare a tale carenza. La Commissione precisa che essa non enuncia quindi un test completamente nuovo, ma ricorda semplicemente in modo sintetico le lacune delle autorità francesi e della SNCM per quanto riguarda l'esistenza di un bisogno reale di servizio pubblico. Essa aggiunge che tale dimostrazione non è inedita né particolarmente difficile da fornire.

- ¹³¹ D'altro lato, la Commissione respinge l'affermazione della SNCM secondo la quale talune sue valutazioni, contenute nei punti 165 e 166 della decisione impugnata, non si fondano su alcun elemento di prova.
- ¹³² Va considerato che non si può contestare alla Commissione di aver violato le regole sull'onere della prova nella sua analisi del primo criterio Altmark.
- ¹³³ Infatti, da un lato, dalle considerazioni esposte in sede di esame della seconda e della quarta sottoparte della prima parte del primo motivo (v. supra, punti da 111 a 126) emerge che, affinché un servizio di cabotaggio marittimo possa essere qualificato come SIEG, è necessario che esso risponda a un bisogno reale di servizio pubblico, dimostrato dall'insufficienza di servizi di trasporto regolari in una situazione di libera concorrenza, e che il perimetro del SIEG sia necessario e proporzionato a tale bisogno. Orbene, è indubbiamente allo Stato membro interessato, e non alla Commissione, che incombe l'onere di effettuare tale dimostrazione, fornendo elementi sufficientemente convincenti. Al riguardo, va rilevato che, contrariamente a quanto sostenuto dalla SNCM in udienza (v. supra, punto 106), lo Stato membro non può limitarsi a far valere l'esistenza di un «interesse generale in senso molto lato». La mancanza di prove, fornite dallo Stato membro, che i criteri summenzionati sono soddisfatti o la loro violazione può costituire un errore manifesto di valutazione che la Commissione è tenuta a prendere in considerazione.
- ¹³⁴ Per quanto attiene alla dimostrazione in tre fasi enunciata dalla Commissione per provare l'esistenza di un bisogno reale di servizio pubblico (v. supra, punto 130), occorre rilevare che, contrariamente a quanto sostiene la SNCM, essa non rappresenta affatto un'ulteriore esigenza di prova non prevista dalla decisione impugnata. Tale dimostrazione costituisce semplicemente una presentazione alternativa del test utilizzato dalla Commissione nella decisione impugnata al fine di verificare l'osservanza del primo criterio Altmark (v. supra, punto 45) e la cui fondatezza è stata avallata in sede di esame della seconda e della quarta sottoparte della prima parte del primo motivo (v. supra, punti da 111 a 126). Pertanto, anzitutto, se non sussiste alcuna domanda degli utenti per tutti o parte dei servizi rientranti nel perimetro del servizio pubblico, quale definito dalle autorità nazionali, tale servizio pubblico o il suo perimetro non possono essere chiaramente considerati necessari e proporzionati a un bisogno reale di servizio pubblico. Inoltre, siffatto bisogno non può sussistere neppure se la domanda degli utenti può essere già soddisfatta dagli operatori del mercato in mancanza di un obbligo in tal senso fissato dai pubblici poteri. In altri termini, come è già stato rilevato supra al punto 125, in mancanza di carenza di iniziativa privata, non può configurarsi alcun bisogno reale di servizio pubblico. Infine, se esiste una domanda degli utenti e se tale domanda non può essere soddisfatta con il semplice gioco delle forze del mercato, è altresì necessario che le autorità nazionali privilegino l'approccio che arreca il minor pregiudizio alle libertà essenziali per il buon funzionamento del mercato interno. Orbene, come sostiene correttamente la Commissione nella sua risposta a uno dei quesiti scritti del Tribunale, riguardo al settore del cabotaggio marittimo, l'imposizione di OSP applicabili a tutti i trasportatori intenzionati ad offrire i loro servizi su un determinato collegamento e che non danno necessariamente luogo a una compensazione finanziaria (v. articolo 4, paragrafo 2, del regolamento cabotaggio marittimo) comporta restrizioni meno gravose della libera prestazione dei servizi rispetto alla concessione di una compensazione finanziaria a un determinato trasportatore o a un numero limitato di trasportatori nell'ambito di una CSP.

- 135 Si deve aggiungere che la dimostrazione così censurata dalla SNCM non è particolarmente difficile da fornire, in quanto i bisogni di servizio pubblico possono essere, in effetti, agevolmente valutati, in particolare, attraverso studi di mercato, consultazioni pubbliche o inviti a presentare progetti, il che non è stato affatto realizzato, nella fattispecie, dalle autorità francesi prima di approvare il principio del rinnovo di una CSP per i collegamenti marittimi con la Corsica.
- 136 D'altro lato, erroneamente la SNCM sostiene che le due valutazioni della Commissione che essa riproduce, contenute nei punti 165 e 166 della decisione impugnata, non si fondano su alcun elemento di prova. Tali valutazioni risultano, infatti, dall'esame, da parte della Commissione, di elementi contenuti nel fascicolo.
- 137 In tal senso, riguardo alla prima valutazione censurata, contenuta nel punto 165 della decisione impugnata, va rilevato che la frase da cui essa deriva inizia col constatare 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 tale constatazione non può essere rimessa in discussione. Infatti, le compagnie che, come la Corsica Ferries, offrivano servizi di trasporto marittimo, in particolare, sul collegamento Tolone-Corsica erano soggette a OSP in materia di regolarità, di continuità, di frequenza delle traversate, di capacità di realizzare il servizio, di tariffe e di equipaggio delle navi, e ciò nell'ambito del regime di aiuti di carattere sociale descritto supra al punto 14. Tali compagnie dovevano fornire qualsiasi giustificazione sulla loro capacità di assicurare il servizio, essere in regola con gli obblighi fiscali e sociali, comunicare preventivamente il loro programma di gestione all'OTC e garantire almeno due rotazioni a settimana per tutto l'anno tra Tolone e la Corsica. Gli equipaggi delle loro navi erano soggetti alle norme previste dal diritto francese. Peraltro, erano fissate tariffe sociali massime per ciascuna categoria considerata.
- 138 La Commissione poteva legittimamente trarre dal confronto tra le esigenze connesse a tali OSP e gli obblighi previsti dal capitolato d'onori della CCSP per il servizio complementare, che erano meno vincolanti di quelli applicabili al servizio di base (v. punto 141 della decisione impugnata e infra punto 151), la valutazione censurata dalla SNCM secondo la quale il servizio fornito dalla Corsica Ferries «non presentava differenze qualitative rispetto al servizio fornito nell'ambito del servizio complementare».
- 139 Quanto alla seconda valutazione censurata, contenuta nel punto 166 della decisione impugnata, occorre constatare che da una lettura complessiva di tale punto risulta che, con tale valutazione, la Commissione intende affermare, in sostanza, che i servizi della Corsica Ferries in partenza da Tolone sono forniti in modo soddisfacente e a condizioni (prezzo, caratteristiche obiettive di qualità, continuità e accesso al servizio) coerenti con il pubblico interesse. Orbene, tale valutazione risulta fondata non solo alla luce degli sviluppi esposti supra al punto 137, ma anche, e più in generale, tenuto conto del fatto, rilevato assai correttamente dalla Commissione, che le condizioni inerenti agli OSP applicabili ai collegamenti marittimi tra la Francia continentale e la Corsica sono state definite dall'OTC in applicazione del regolamento cabotaggio marittimo. Tali OSP devono essere quindi considerati come obblighi diretti a garantire che i servizi di cabotaggio marittimo siano forniti a condizioni coerenti con il pubblico interesse e che un armatore dell'Unione non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura, ove considerasse il proprio interesse commerciale (v., al riguardo, articolo 2, punto 4, del regolamento cabotaggio marittimo e punti 47 e 48 della comunicazione SIEG). Pertanto, si poteva legittimamente ritenere che qualsiasi prestazione di servizio di cabotaggio marittimo rientrante nell'ambito di tali OSP fosse realizzata conformemente all'interesse generale quanto ai parametri qualitativi disciplinati dagli OSP ed elencati all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento cabotaggio marittimo, tra cui quelli enunciati al punto 166 della decisione impugnata.
- 140 Occorre concludere da tutte le considerazioni che precedono che la terza sottoparte della prima parte del primo motivo e, pertanto, tale prima parte nel suo insieme, devono essere respinte in quanto infondate.

Sulla seconda parte, vertente sul fatto che la Commissione è incorsa in un errore di diritto, in un errore di fatto e in un errore manifesto di valutazione assimilando le capacità supplementari da fornire durante i periodi di punta a un servizio complementare e valutando tale servizio separatamente dal servizio di base ai fini del primo criterio Altmark

141 Nell'ambito della seconda parte del primo motivo, la SNCM sostiene che la Commissione è incorsa in un errore di diritto, in un errore di fatto e in un errore manifesto di valutazione assimilando le capacità supplementari da fornire durante i periodi di punta a un servizio complementare e valutando tale servizio separatamente dal servizio di base ai fini del primo criterio Altmark.

142 Questa seconda parte si suddivide in tre sottoparti, l'ultima delle quali dedotta in subordine.

– Sulla prima sottoparte, vertente sul fatto che la CCSP non opera alcuna distinzione tra il servizio di base e il servizio complementare

143 La SNCM afferma che la CCSP non fissa alcuna distinzione tra il servizio di base e il servizio complementare, contrariamente a quanto è indicato al punto 137 della decisione impugnata, che costituirebbe il fondamento dell'intero ragionamento della Commissione. Il contenuto del presunto servizio complementare non sarebbe definito in disposizioni specifiche e perfettamente identificabili del capitolato d'onori. Nel prevedere capacità minime aggiuntive per taluni periodi dell'anno, le parti della CCSP non avrebbero avuto alcuna intenzione di creare due servizi che potessero essere realizzati l'uno indipendentemente dall'altro. Quanto al fatto che la nuova CSP per il periodo 2014-2023 non avrebbe più riguardato il servizio complementare, ma si sarebbe limitata al servizio di base, esso non sarebbe pertinente, in quanto tale esclusione è spiegabile con motivazioni inerenti al bilancio. Peraltro, l'inclusione nel perimetro del servizio pubblico di servizi riguardanti i periodi di punta al fine di evitare qualsiasi rischio di scrematura sarebbe l'unica soluzione compatibile con la giurisprudenza derivante dalla sentenza del 19 maggio 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Infine, la compensazione di servizio pubblico prevista dalla CCSP sarebbe versata ogni anno e calcolata forfettariamente per tutti i servizi forniti dai concessionari.

144 La Commissione, sostenuta dalla Corsica Ferries, contesta gli argomenti dedotti dalla SNCM.

145 È giocoforza constatare che correttamente la Commissione ha affermato, al punto 137 della decisione impugnata, che la distinzione tra i servizi di trasporto da fornire tutto l'anno nell'ambito del servizio di base e le capacità supplementari relative ai periodi di punta, ossia il servizio complementare, emergeva chiaramente dal capitolato d'onori della CCSP.

146 A tal riguardo, in primo luogo, va rilevato che il servizio complementare, che riguarda soltanto tre delle cinque linee oggetto della CSP, è disciplinato da disposizioni specifiche del capitolato d'onori della CCSP, ossia il punto I, lettera a), paragrafo 2 (linea Marsiglia-Bastia), il punto I, lettera b), paragrafo 2 (linea Marsiglia-Ajaccio) e il punto I, lettera d), paragrafo 1.4 (linea Marsiglia-Propriano) di tale capitolato.

147 La circostanza, asserita dalla SNCM in tale contesto, che la CCSP non faccia «mai riferimento» all'espressione «servizio complementare» in quanto tale non è quindi pertinente. In ogni caso, tale affermazione è infondata, in quanto, alla pagina 1 del capitolato d'onori allegato alla CCSP, viene precisato che i servizi considerati «comprendono, su ciascuna linea, un servizio passeggeri e merci permanente e, su talune linee, un servizio passeggeri supplementare per i periodi di punta». Va osservato, inoltre, che, come rileva correttamente la Corsica Ferries, la stessa SNCM, in talune relazioni di esecuzione della CSP, che essa è tenuta a redigere ogni anno, opera una distinzione esplicita tra servizio permanente e servizio complementare.

- ¹⁴⁸ In secondo luogo, occorre sottolineare che, contrariamente a quanto sostiene la SNCM, la conclusione della Commissione secondo la quale il servizio di base e il servizio complementare costituiscono due tipi di servizio distinti non si fonda «interamente» sull'affermazione censurata, contenuta nel punto 137 della decisione impugnata, che, con la nota a piè di pagina n. 64, rinvia alle disposizioni specifiche citate supra al punto 146. Infatti, tale conclusione si fonda anche su una serie di altri elementi esposti qui di seguito.
- ¹⁴⁹ Sotto un primo profilo, occorre ricordare che il servizio di base riguarda il trasporto marittimo di passeggeri e di merci, mentre il servizio complementare riguarda unicamente il trasporto di passeggeri.
- ¹⁵⁰ Sotto un secondo profilo, occorre rilevare che, per quanto riguarda il servizio di base, il capitolato d'oneri della CCSP fissa, per ciascuna linea considerata e tratta per tratta, capacità minime quotidiane, mentre, per quanto riguarda il servizio complementare, fissa unicamente, sempre per ciascuna linea considerata e tratta per tratta, capacità minime globali per periodi.
- ¹⁵¹ Sotto un terzo profilo, si deve constatare che i due tipi di servizio sono soggetti a taluni obblighi distinti, in particolare in termini di orari e di frequenza delle traversate, e che quelli applicabili al servizio di base sono più vincolanti di quelli applicabili al servizio complementare. In tal senso, mentre prevede orari rigidi di partenza e di arrivo per il servizio di base, il capitolato d'oneri della CCSP non impone alcun orario particolare per il servizio complementare. Parimenti, mentre tale capitolato d'oneri stabilisce, quanto al servizio di base, che il trasporto dei passeggeri deve essere garantito in ogni senso, quotidianamente (ma solo tre volte alla settimana per quanto riguarda la linea Marsiglia-Propriano) e per tutto l'anno, quanto al servizio complementare, esso non prevede alcun vincolo in termini di frequenza delle traversate. È vero che dal medesimo capitolato d'oneri emerge che, nel caso del servizio complementare, i giorni e gli orari dei viaggi devono essere oggetto di un protocollo d'intesa «esplicito e preliminare» con l'OTC. Tuttavia, ciò si spiega anzitutto con la natura contrattuale della CCSP e comunque la SNCM dispone in tal modo di una maggiore flessibilità che nel caso del servizio di base. Occorre aggiungere che, per quanto riguarda quest'ultimo servizio, le tratte devono essere effettuate senza scalo mentre, per quanto riguarda il servizio complementare, tale obbligo non è previsto.
- ¹⁵² Sotto un quarto profilo, come emerge dall'allegato 2 della CCSP e come sarà esposto più in dettaglio infra, ai punti 160 e 161, il servizio di base viene eseguito utilizzando navi mercantili miste, le quali consentono il trasporto sia di passeggeri che di merci, mentre il servizio complementare viene eseguito utilizzando traghetti, i quali consentono solo il trasporto di passeggeri (e dei loro veicoli).
- ¹⁵³ Sotto un quinto profilo, dall'allegato 2 della CCSP emerge altresì che la gestione del servizio complementare era solo di competenza della SNCM. In tale allegato è infatti previsto che sono le navi *Danielle Casanova* e *Napoléon Bonaparte* ad essere utilizzate per «garantire le capacità supplementari del servizio passeggeri delle linee di Ajaccio, [di] Bastia e [di] Propriano». Orbene, queste due navi fanno parte della flotta della SNCM e non di quella della CMN. Pertanto, in concreto, solo la SNCM ha garantito l'erogazione del servizio complementare.
- ¹⁵⁴ In terzo luogo, per quanto riguarda l'affermazione della SNCM secondo la quale non si possono trarre argomenti dal fatto che la nuova CSP per il periodo 2014-2023 non riguarda più il servizio complementare, ma si limita al servizio di base, in quanto, in sostanza, tale esclusione si spiega con motivazioni inerenti al bilancio, essa deve essere respinta in quanto inoperante. Infatti, tale argomento fondato sulla nuova CSP è un argomento dedotto dalla Corsica Ferries nel corso del procedimento amministrativo, ma che non è stato ripreso in quanto tale dalla Commissione nella decisione impugnata per fondare il suo ragionamento. In ogni caso, il fatto che questa nuova CSP non riguardi più il servizio complementare dimostra, in effetti, che quest'ultimo servizio non è indispensabile ai fini del corretto svolgimento del servizio di base, che sia per motivi tecnici o per considerazioni di ordine economico, e che questi due tipi di servizio sono dissociabili.

155 In quarto luogo, erroneamente la SNCM fa valere la giurisprudenza derivante dalla sentenza del 19 maggio 1993, *Corbeau* (C-320/91, EU:C:1993:198). Infatti, come è già stato rilevato supra al punto 101, dal fascicolo emerge che sia il servizio di base che il servizio complementare presentavano un notevole disavanzo operativo, il che escludeva qualsiasi possibilità di perequazione finanziaria tra gli stessi. Ciò è dimostrato più in particolare dal conto economico analitico della SNCM, allegato alle osservazioni del 5 novembre 2012 che quest'ultima aveva presentato nell'ambito del procedimento amministrativo, da cui risulta che, per ogni anno del periodo 2007-2011 e per quanto riguarda sia i traghetti che le navi mercantili miste, i costi diretti (ossia, in particolare, le spese marittime, di equipaggio e di approvvigionamento) erano superiori alle entrate nette.

156 In quinto luogo, se è vero che, come sostiene la SNCM e come è del resto constatato al punto 47 della decisione impugnata, le compensazioni dovute a quest'ultima erano fissate complessivamente all'articolo 2 della CCSP, tuttavia dal conto economico analitico menzionato supra al punto 155 emerge che, in concreto, tali compensazioni erano ripartite tra il servizio di base, operato da navi mercantili miste, e il servizio complementare, operato da traghetti. In ogni caso, la circostanza che tale articolo preveda una compensazione complessiva per i due tipi di servizio non indica se questi ultimi siano o meno separabili.

157 Ne consegue che la prima sottoparte della seconda parte del primo motivo deve essere respinta in quanto infondata.

– Sulla seconda sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente assimilato il servizio di base alle prestazioni offerte dalle navi mercantili e il servizio complementare a quelle offerte dai traghetti

158 La SNCM afferma che la Commissione ha erroneamente assimilato il servizio di base alle prestazioni offerte dalle navi mercantili e il servizio complementare a quelle offerte dai traghetti. Essa fa valere che il capitolato d'onori della CCSP non richiede affatto l'utilizzo di navi diverse per ciascun tipo di servizio. Per contro, in concreto, una parte della fornitura del servizio complementare sarebbe garantita da navi mercantili e i traghetti potrebbero essere utilizzati per la fornitura del servizio di base, segnatamente in bassa stagione durante le soste tecniche delle navi mercantili. Al fine di suffragare le sue affermazioni, la SNCM rinvia a tabelle allegate al ricorso.

159 La Commissione e la Corsica Ferries respingono le affermazioni della SNCM.

160 È giocoforza constatare che, come è già stato rilevato supra al punto 152, dall'allegato 2 della CCSP emerge che il servizio di base viene eseguito utilizzando navi mercantili miste, mentre il servizio complementare viene eseguito utilizzando traghetti. Come sostiene correttamente la Corsica Ferries, tale constatazione è altresì confermata dalle relazioni di esecuzione della CSP redatte dalla SNCM. Così, ad esempio, la relazione di esecuzione per il 2010 menziona il fatto che il servizio di base è fornito mediante «navi miste» e che sono le «car-ferries *Napoléon Bonaparte* e *Danielle Casanova* [che] hanno garantito le capacità supplementari per il trasporto dei passeggeri durante i periodi di affluenza sui porti di Bastia, [di] Ajaccio e [di] Propriano», ciò sino a concorrenza di un totale di 251 932 passeggeri trasportati, «ossia il 47% del traffico della CSP SNCM».

161 L'affermazione della SNCM secondo la quale, di fatto, navi mercantili miste sono state utilizzate ai fini del servizio complementare e, viceversa, traghetti sono stati utilizzati ai fini del servizio di base non è sufficientemente dimostrata. Più in particolare, le tabelle fornite dalla SNCM per tentare di suffragare tale affermazione non sono concludenti. Infatti, anzitutto, una di queste tabelle, ossia quella intitolata «servizio complementare effettuato dalle navi mercantili», contiene errori di calcolo. Inoltre e soprattutto, come rileva correttamente la Commissione, dette tabelle contengono un'assegnazione artificiosa delle sovraccapacità (in numero di posti a bordo) delle diverse navi che non ha nulla a che vedere con il modo in cui i due tipi di servizio sono stati realizzati in concreto. Così, la tabella intitolata

«servizio complementare effettuato dalle navi mercantili» presenta, per quanto riguarda le linee Marsiglia-Bastia e Marsiglia-Ajaccio e per la seconda metà del 2007 nonché per ogni anno del periodo 2008-2013, la differenza tra le capacità offerte dalle navi mercantili dei concessionari per tali linee nell'ambito del servizio di base (tabella intitolata «servizio permanente effettuato dalle navi mercantili») e le capacità richieste dal capitolato d'onori della CCSP per lo stesso servizio e per le stesse linee (tabella intitolata «capitolato d'onori servizio permanente»). In altri termini, detta tabella rappresenta soltanto un mero inventario delle sovraccapacità delle navi che garantiscono il servizio di base rispetto a quanto richiesto dal capitolato d'onori, sovraccapacità che la SNCM assegna arbitrariamente a una presunta prestazione del servizio complementare mediante navi mercantili. Nello stesso senso, la tabella intitolata «servizio complementare effettuato dai traghetti» fissa arbitrariamente le capacità offerte dai traghetti della SNCM nell'ambito del servizio complementare come risultanti dalla differenza tra le capacità richieste dal capitolato d'onori della CCSP per tale servizio (tabella intitolata «capitolato d'onori servizio complementare») e le sovraccapacità riportate nella tabella intitolata «servizio complementare effettuato dalle navi mercantili». Orbene, dal fascicolo emerge che le capacità offerte dai summenzionati traghetti erano ampiamente superiori a quelle indicate nella tabella intitolata «servizio complementare effettuato dai traghetti», cosicché, salvo circostanze eccezionali, non era necessario ricorrere a navi mercantili per garantire la prestazione del servizio complementare. Quanto alla tabella intitolata «servizio permanente effettuato dai traghetti», essa indica semplicemente, e senza che sia fornita la benché minima giustificazione, che i traghetti hanno contribuito ogni anno al servizio di base in misura pari a un determinato numero di posti sulle linee Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Bastia (in particolare 13 000 posti per la seconda metà del 2007 e 26 000 posti nel 2008). Infine, occorre rilevare che il fatto che si siano potuti verificare casi isolati nei quali una nave normalmente destinata al servizio di base sia stata utilizzata nell'ambito del servizio complementare, e viceversa, non è di per sé sufficiente per rimettere in discussione la constatazione del principio secondo il quale le navi mercantili erano destinate al servizio di base e i traghetti al servizio complementare.

162 Dalle suesposte considerazioni risulta che la seconda sottoparte della seconda parte del primo motivo deve essere respinta in quanto infondata.

– Sulla terza sottoparte, dedotta in subordine, vertente sul fatto che il servizio complementare è giustificato dal bisogno reale di servizio pubblico cui risponde il servizio di base

163 In subordine, la SNCM sostiene che il servizio complementare è giustificato dal bisogno reale di servizio pubblico cui risponde il servizio di base. Essa afferma che, quand'anche esistesse un servizio complementare che deve essere distinto dal servizio di base, il che non è, questi due tipi di servizio non potrebbero essere valutati l'uno indipendentemente dall'altro ai fini dell'analisi del primo criterio Altmark.

164 A sostegno di questa terza sottoparte, la SNCM fa valere due serie di argomenti. Con la prima, essa mira a dimostrare, in sostanza, che si imponeva un'analisi globale del servizio di base e del servizio complementare sul fondamento di talune considerazioni diverse da quelle tecniche ed economiche. Con la seconda, essa intende dimostrare che esiste una complementarità tecnica ed economica tra questi due tipi di servizio.

165 La Commissione, sostenuta dalla Corsica Ferries, conclude per il rigetto di questa terza sottoparte.

166 Per quanto riguarda la prima serie di argomenti, è giocoforza constatare che nessuno di essi consente di concludere che la Commissione è incorsa in un errore di diritto non procedendo, nella fattispecie, a un'analisi globale del servizio complementare e del servizio di base.

- 167 Al riguardo, in primo luogo, va rilevato che la SNCM tenta erroneamente di rimettere in discussione la valutazione della Commissione, contenuta nel punto 139 della decisione impugnata, secondo la quale «sarebbe legittimo considerare il servizio complementare giustificato dal bisogno reale di servizio pubblico al quale risponde il servizio di base solo se si accerta (...) che la sua erogazione è indispensabile alla fornitura del servizio di base in forza di considerazioni di natura tecnica ed economica». Infatti, se il servizio complementare, che costituisce chiaramente un servizio distinto dal servizio di base (v. supra, punti da 145 a 154), fosse incluso nel perimetro del servizio pubblico senza che ciò sia giustificato dall'esistenza di complementarità tecniche tra i due tipi di servizio o da considerazioni di efficacia economica, non sarebbero manifestamente soddisfatti i requisiti di necessità e di proporzionalità (per quanto riguarda tali requisiti, v. supra punto 124).
- 168 In secondo luogo, occorre rilevare che altrettanto erroneamente la SNCM sostiene che non esiste alcuna differenza, quanto alla loro natura, tra il servizio di base e il servizio complementare. Infatti, dagli elementi esposti supra ai punti da 145 a 154 emerge che questi due tipi di servizio presentano in realtà differenze significative.
- 169 In terzo luogo, anche supponendo che l'argomento della SNCM, ripreso supra al punto 168, debba anche intendersi nel senso che i due tipi di servizio hanno un obiettivo comune, ossia garantire la continuità territoriale, è giocoforza constatare che neanche in questo caso può essere accolto.
- 170 Infatti, da un lato, e in linea generale, occorre rilevare che quando due tipi di servizio hanno lo stesso obiettivo, ciò non significa che debbano essere considerati automaticamente come costituenti, in realtà, un unico tipo di servizio.
- 171 D'altro lato, la circostanza che il servizio di base e il servizio complementare siano diretti entrambi, asseritamente, a garantire la continuità territoriale non implica necessariamente, per quanto riguarda, in particolare, la questione dell'esistenza di un bisogno reale di servizio pubblico, che essi debbano essere esaminati congiuntamente, come costituenti un insieme inscindibile.
- 172 Infatti, come rilevato assai correttamente dalla Commissione, l'obiettivo della continuità territoriale può essere benissimo raggiunto sia attraverso le forze del mercato che attraverso il servizio pubblico. Al riguardo, va ricordato, da un lato, che, sebbene disponga di un ampio potere discrezionale in materia, lo Stato membro può istituire un SIEG solo nei limiti in cui quest'ultimo risponde a un bisogno reale di servizio pubblico e, dall'altro, che, se la domanda è già soddisfatta dalle forze del mercato, siffatto bisogno non si configura (v. supra, punti da 111 a 124). Pertanto, per poter istituire un SIEG nel settore del cabotaggio marittimo, non basta che lo Stato membro invochi il perseguimento di un obiettivo di continuità territoriale. È altresì necessario che la realizzazione di tale obiettivo non sia già garantita dal semplice gioco delle forze del mercato. Se quest'ultimo consente di raggiungere una parte di detto obiettivo, l'istituzione di tale SIEG è giustificata solo nei limiti in cui risponde alla carenza corrispondente del mercato.
- 173 Nella fattispecie, la Commissione ha constatato, correttamente, come sarà esposto più avanti in sede di esame della terza parte del primo motivo, che la continuità territoriale tra la Corsica e il continente francese era già garantita dal servizio di base integrato dalle forze del mercato, soggette a OSP. Pertanto, oltre al fatto che il servizio complementare non rispondeva chiaramente a un bisogno reale di servizio pubblico, tale servizio non era neppure indispensabile ai fini della realizzazione dell'obiettivo teorico di continuità territoriale assegnatogli dalle autorità francesi.
- 174 In quarto luogo, va considerato che invano la SNCM sostiene che l'approccio adottato dalla Commissione rende in pratica impossibile il buon funzionamento del servizio pubblico in quanto tale approccio si risolve nel riservare detto servizio alle sole attività non redditizie, escludendo in tal modo qualsiasi meccanismo di perequazione e dissuadendo qualsiasi operatore economico prudente e accorto

dal fornire una prestazione di servizio pubblico. Infatti, come è già stato sottolineato supra ai punti 101 e 155, sia il servizio di base che il servizio complementare presentavano un disavanzo operativo considerevole e ricorrente, il che escludeva qualsiasi possibilità di perequazione finanziaria tra gli stessi.

- 175 In quinto luogo, la SNCM afferma che la necessità di un'analisi globale del servizio di base e del servizio complementare si deduce altresì dal punto 6 della decisione del Conseil d'État (Consiglio di Stato) del 13 luglio 2012 e dalla prassi decisionale anteriore della Commissione relativa alle precedenti CSP per i collegamenti marittimi con la Corsica.
- 176 Orbene, da un lato, la SNCM non può avvalersi del passaggio del punto 6 della decisione del Conseil d'État (Consiglio di Stato) del 13 luglio 2012 dalla stessa citato. Infatti, né la Commissione né il giudice dell'Unione sono vincolati dall'interpretazione data dal Conseil d'État (Consiglio di Stato) alle disposizioni del regolamento cabotaggio marittimo. Nella fattispecie, la SNCM è tanto meno legittimata a far valere detto passaggio in quanto, alla data in cui il Conseil d'État (Consiglio di Stato) ha pronunciato la sua decisione, la Commissione aveva già avviato il procedimento d'indagine formale che ha portato all'adozione della decisione impugnata.
- 177 D'altro lato, la SNCM non può neppure far valere la prassi decisionale anteriore della Commissione relativa alle precedenti CSP per i collegamenti marittimi con la Corsica, e ciò per le ragioni già esposte supra ai punti 98 e 99.
- 178 Per quanto riguarda la seconda serie di argomenti, in primo luogo, occorre constatare che la Commissione ha rilevato correttamente, al punto 141 della decisione impugnata, che non era stata accertata alcuna complementarità tecnica tra il servizio di base e il servizio complementare.
- 179 Al riguardo, occorre ricordare che, oltre al fatto che tali servizi sono soggetti ad obblighi distinti, in particolare in termini di orari e di frequenza delle traversate (v. supra, punto 151), essi sono altresì eseguiti utilizzando navi di tipo diverso e aventi finalità distinte (v. supra, punti 152, 160 e 161). Infatti, il servizio di base è operato da navi mercantili miste, che consentono il trasporto di merci e di passeggeri, mentre il servizio complementare è operato da traghetti, che consentono soltanto il trasporto di passeggeri e dei loro veicoli. Le differenze tecniche tra questi due tipi di navi impediscono non solo che, in particolare, le navi utilizzate per la fornitura del servizio complementare siano utilizzate per la prestazione del servizio di base, ma anche che siano realizzate economie di scala, in particolare sul piano della manutenzione e della riparazione dei mezzi nautici. A ciò si aggiunge il fatto che gli equipaggi devono essere oggetto di una diversa certificazione a seconda del tipo di nave e non sono quindi intercambiabili.
- 180 Tali constatazioni non possono essere rimesse in discussione dall'affermazione della SNCM secondo la quale i due tipi di servizio presentano «numerose caratteristiche tecniche comuni, segnatamente in termini di qualità del servizio» e secondo la quale esistono importanti sinergie tra gli stessi per il fatto che condividono le stesse infrastrutture portuali, la stessa rete di agenzie e gli stessi mezzi telefonici e telematici per la prenotazione dei biglietti nonché lo stesso personale di terra e possono utilizzare le stesse procedure di certificazione e di controllo igienico e di sicurezza alimentare. Infatti, come sostenuto assai correttamente dalla Commissione, da un lato, le sinergie così invocate hanno solo natura relativamente marginale, in quanto le principali fonti di costo dei servizi considerati sono costituite dai mezzi nautici e dagli equipaggi e, dall'altro, la condivisione delle strutture amministrative e commerciali comuni non può costituire una valida complementarità ai fini della presente questione in quanto potrebbe essere applicata, in ogni caso, a tutte le attività della SNCM.
- 181 Non si può neppure accogliere l'affermazione della SNCM secondo la quale i traghetti sono destinati a sostituire le navi mercantili miste durante le soste tecniche di queste ultime. Infatti, oltre alla circostanza che i traghetti non consentono il trasporto di merci, dalle tabelle contenute nel punto B

«Presentazione degli anni tipo» dell'allegato 2 della CCSP risulta chiaramente che, durante le soste tecniche delle navi mercantili miste, le traversate considerate dovevano essere sempre garantite da altre navi mercantili miste, espressamente indicate in tali tabelle, e non dai traghetti.

182 In secondo luogo, è giocoforza constatare che nessuno degli argomenti dedotti dalla SNCM consente di concludere che l'inclusione del servizio complementare nel perimetro del servizio pubblico era giustificata da considerazioni di efficacia economica.

183 Al riguardo, occorre ricordare che è già stato constatato supra, ai punti 101, 155 e 174, che il servizio complementare presentava un disavanzo operativo.

184 Non si può accogliere l'argomento della SNCM secondo il quale quest'ultimo servizio contribuiva in modo essenziale, attraverso i redditi che esso produceva con la gestione dei collegamenti marittimi con la Corsica nei periodi più remunerativi, all'equilibrio economico globale del servizio di base e della CSP nonché al finanziamento della continuità territoriale.

185 Al riguardo, anzitutto, va considerato che la SNCM contesta erroneamente alla Commissione di non aver esaminato se «[il servizio complementare], coprendo almeno i suoi costi variabili specifici, avrebbe potuto contribuire a coprire una parte dei costi fissi comuni con il servizio [di base]». Infatti, dal conto economico analitico della SNCM, prodotto da quest'ultima durante il procedimento amministrativo, emerge che, per ogni anno del periodo 2007-2011, le entrate nette prodotte dai traghetti erano inferiori ai costi diretti di tale servizio (ossia, in particolare, le spese marittime, di equipaggio e di approvvigionamento) (v. supra, punto 155).

186 Inoltre, la SNCM ribadisce invano, a sostegno di detto argomento, l'affermazione secondo la quale i traghetti potevano anche essere utilizzati per la fornitura del servizio di base. Tale affermazione dev'essere infatti respinta per le ragioni già esposte supra ai punti 152, 160, 161 e 181.

187 Infine, per quanto riguarda l'argomento della SNCM secondo il quale il contributo delle entrate prodotte dal servizio complementare alla remunerazione globale di tale società è particolarmente consistente, dato che i periodi corrispondenti a tale servizio sono quelli più redditizi, deve essere respinto in quanto inoperante. Infatti, anche supponendo che ciò sia esatto, dette entrate non erano tuttavia sufficienti per compensare i costi diretti connessi alla fornitura di tale servizio (v. supra, punti 101, 155, 174 e 185).

188 Occorre concludere da tutte le considerazioni che precedono che la terza sottoparte della seconda parte del primo motivo e, pertanto, tale seconda parte nel suo insieme, devono essere respinte in quanto infondate.

Sulla terza parte, dedotta in subordine, vertente sul fatto che il servizio complementare, considerato isolatamente, soddisfa il primo criterio Altmark

189 Nell'ambito della terza parte del primo motivo, dedotta in subordine, la SNCM fa valere che il servizio complementare, considerato isolatamente, soddisfa il primo criterio Altmark e che la Commissione è quindi incorsa in un errore manifesto di valutazione nel ritenere che l'inclusione di tale servizio nel perimetro del servizio pubblico non corrispondesse a un bisogno reale di servizio pubblico.

190 Questa terza parte può essere suddivisa in quattro sottoparti.

– Sulla prima sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione ha valutato erroneamente la sostituibilità dei servizi di trasporto passeggeri in partenza da Marsiglia con quelli in partenza da Tolone

- 191 La SNCM sostiene che la constatazione della Commissione, contenuta nel punto 160 della decisione impugnata, secondo la quale «il servizio complementare [era] 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» si fonda su un ragionamento manifestamente errato.
- 192 La Commissione, sostenuta dalla Corsica Ferries, contesta gli argomenti dedotti dalla SNCM.
- 193 A sostegno della sua tesi, in primo luogo, la SNCM afferma che il ragionamento della Commissione si fonda su un'analisi non imparziale e contraddittoria delle statistiche del traffico passeggeri.
- 194 Occorre constatare l'infondatezza di tutte le censure formulate dalla SNCM a sostegno di tale affermazione.
- 195 In tal senso, sotto un primo profilo, la SNCM contesta invano alla Commissione di aver analizzato, ai punti 154 e 155 della decisione impugnata, l'andamento del traffico passeggeri tra il continente francese e la Corsica tra il 2002 e il 2009, ossia un periodo che include due anni successivi all'assegnazione della CSP. Infatti, la presa in considerazione di questi due anni, oltre agli anni dal 2002 al 2007, consente di cogliere le principali tendenze dell'andamento del traffico passeggeri per un lungo periodo e di constatare che tale andamento non aveva subito inversioni successivamente all'assegnazione della CSP. Del resto, va osservato che la SNCM non afferma neppure che l'andamento del traffico passeggeri dopo il 2007 presentava differenze significative rispetto a quello relativo agli anni precedenti.
- 196 Sotto un secondo profilo, va considerato che l'osservazione della SNCM secondo la quale, nel corso del periodo 2002-2009, il traffico passeggeri in partenza da Marsiglia è rimasto pressoché stabile mentre quello in partenza da Tolone è notevolmente aumentato non contraddice affatto la conclusione della Commissione relativa all'esistenza di una sostituibilità, dal punto di vista della domanda, dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri offerti sul collegamento Marsiglia-Corsica con quelli offerti sul collegamento Tolone-Corsica.
- 197 Infatti, dal fascicolo emerge che, come viene constatato al punto 154 della decisione impugnata, il traffico complessivo per il trasporto marittimo di passeggeri tra il continente francese e la Corsica è notevolmente aumentato durante il periodo 2002-2009 (+ 31,6%) e tale aumento è stato assorbito, in larghissima parte, dai prestatori operanti da Tolone (+ 150%), e non da quelli operanti da Marsiglia (- 1,7%). L'osservazione della SNCM secondo la quale l'aumento del traffico in partenza da Tolone è andato di pari passo con una quasi stabilità del traffico in partenza da Marsiglia omette di tener conto dell'incremento del traffico complessivo e dell'evoluzione delle quote di mercato degli operatori. Orbene, è indubbio che, in questo contesto di aumento generale del traffico tra la Corsica e il continente francese, la quota di mercato dei prestatori operanti da Tolone è notevolmente aumentata mentre quella dei prestatori operanti da Marsiglia si è ridotta. Non è decisivo, al riguardo, il fatto che, in numero assoluto di passeggeri, il collegamento Marsiglia-Corsica ha conosciuto quasi una stagnazione, dato che, in percentuale di quote di mercato, esso ha subito un nettissimo calo. Da ciò si poteva chiaramente dedurre la sussistenza di un dirottamento del traffico di trasporto marittimo di passeggeri dal collegamento Marsiglia-Corsica al collegamento Tolone-Corsica e, pertanto, l'esistenza di una sostituibilità, dal punto di vista della domanda, dei servizi offerti sul primo collegamento con quelli offerti sul secondo.

198 Si deve aggiungere che la SNCM non contesta gli sviluppi contenuti nel punto 157 della decisione impugnata, redatto come segue:

«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».

199 Sotto un terzo profilo, erroneamente la SNCM sostiene che l'analisi della Commissione contenuta nel punto 154 della decisione impugnata è in contrasto con il punto 155 di tale decisione, in cui quest'ultima avrebbe dichiarato che l'andamento constatato non sembrava essere imputabile a un effetto di vasi comunicanti con l'Italia, in quanto il traffico marittimo di passeggeri tra la Corsica e l'Italia era rimasto stabile durante il periodo considerato. Infatti, al suddetto punto 155, la Commissione non ha affatto menzionato tale stabilità del traffico tra la Corsica e l'Italia. Essa ha confutato, in tale punto, un argomento delle autorità francesi secondo il quale i collegamenti tra la Corsica e l'Italia hanno assorbito una parte del traffico delle linee Marsiglia-Corsica, basandosi, al contrario, sul fatto che la quota di traffico marittimo di passeggeri da o per tutti i porti corsi rappresentata dai collegamenti verso l'Italia era complessivamente diminuita nel corso del periodo considerato. Al riguardo, va rilevato che dai dati pubblicati dall'Osservatorio regionale dei trasporti della Corsica risulta in effetti che, tra il 2002 e il 2009, sebbene il traffico tra la Corsica e l'Italia sia cresciuto del 4,6%, tuttavia, il traffico complessivo tra la Corsica e i diversi porti continentali è aumentato di oltre il 21%. Pertanto, la quota di traffico corso rappresentata dai collegamenti verso l'Italia è passata dal 39,1% nel 2002 al 33,8% nel 2009.

200 Sotto un quarto profilo, erroneamente la SNCM contesta alla Commissione di aver tenuto conto, nell'ambito della sua analisi sulla sostituibilità dei servizi, dei dirottamenti di traffico dal collegamento Marsiglia-Corsica al collegamento Tolone-Corsica durante il 2004 e il 2005, sulla base del rilievo che tali anni erano stati caratterizzati da grandi scioperi che avevano gravemente perturbato il traffico in partenza da Marsiglia.

201 Infatti, anzitutto, va ricordato che l'analisi effettuata dalla Commissione ai punti da 154 a 160 della decisione impugnata non si limita al 2004 e al 2005, ma copre un periodo che va dal 2002 al 2009. Inoltre, i conflitti sociali cui fa riferimento la SNCM si sono verificati soltanto nel settembre 2004, nel settembre 2005 e nell'ottobre 2005, e non in tutto l'arco del 2004 e del 2005, come essa sembra sostenere. Infine, come rileva correttamente la Commissione rinviando al punto 38 della sua comunicazione sulla definizione del mercato rilevante ai fini dell'applicazione del diritto comunitario in materia di concorrenza (GU 1997, C 372, pag. 5), nel diritto della concorrenza, l'esperienza di uno sciopero può essere utilizzata per delimitare un mercato.

202 In secondo luogo, va considerato che la SNCM qualifica erroneamente l'analisi della sostituibilità dei servizi effettuata dalla Commissione come «particolarmente grossolana» in quanto terrebbe conto solo dell'andamento dei volumi, senza verificare se i servizi offerti dalla Corsica Ferries fossero sostituibili ai propri servizi, in termini di orari da rispettare, di tariffe massime, di qualità del servizio e di destinazioni servite.

203 L'analisi della Commissione si basa, infatti, su un esame serio del comportamento dei consumatori nonché di elementi razionali e di constatazioni di fatto derivanti, in particolare, da dati pubblici relativi all'offerta e alla domanda di servizi di trasporto marittimo. In tal senso, come osserva correttamente la Commissione, quando sceglie di raggiungere la Corsica da Tolone piuttosto che da Marsiglia, l'utente tiene necessariamente conto di tutti parametri fatti valere dalla SNCM. Si può legittimamente supporre che, se fosse esistita una reale differenza qualitativa tra le prestazioni fornite

da tale compagnia in partenza da Marsiglia e quelle fornite dalla Corsica Ferries in partenza da Tolone, ciò avrebbe frenato i rilevanti dirottamenti di traffico constatati supra ai punti 197 e 198. Peraltro, come è già stato esposto supra ai punti 137 e 139, le prestazioni fornite dalla Corsica Ferries dovevano rispondere a una serie di requisiti in termini di regolarità, di continuità, di frequenza delle traversate, di capacità di realizzazione del servizio, di tariffe e di equipaggio delle navi ed essere effettuate a condizioni coerenti con il pubblico interesse.

204 In tale contesto, occorre aggiungere che, al punto 158 della decisione impugnata, la Commissione tiene altresì conto, ai fini della sua analisi sulla sostituibilità dei servizi, «[i]n termini qualitativi», della scarsa distanza tra Marsiglia e Tolone. Al riguardo, è giocoforza constatare che la Commissione ha considerato correttamente che tale scarsa distanza, ossia circa 50 km in linea d'aria e 65 km su strada, e il fatto che i tempi di spostamento su strada tra queste due città siano soltanto di 45 minuti, il che costituisce una durata ampiamente inferiore a quella dei tempi di traversata verso la Corsica a partire dal continente francese, costituivano indici pertinenti della sostituibilità, dal punto di vista della domanda, tra i servizi di trasporto marittimo di passeggeri in partenza da Marsiglia e quelli in partenza da Tolone. A ciò si aggiunge il fatto che il porto di Tolone è più vicino alla Corsica rispetto al porto di Marsiglia, il che consente alle navi operanti dal primo porto di effettuare la traversata in un tempo inferiore rispetto alle navi operanti dal secondo porto. Tenuto conto di tali elementi, è poco plausibile che questi ulteriori 45 minuti di viaggio in automobile dissuadano persone che risiedono o lavorano a Marsiglia dal prendere la linea Tolone-Corsica. La pertinenza di queste diverse constatazioni non è, del resto, contestata dalla SNCM.

205 È vero che, come rileva correttamente la SNCM, il porto di Propriano, che costituiva uno dei tre porti corsi coperti dal servizio complementare, non era servito dalle navi in partenza da Tolone. Lo era tuttavia dalle navi del raggruppamento SNCM-CMN in partenza da Marsiglia nell'ambito del servizio di base [v. punto I, lettera d), paragrafo 1.3, del capitolato d'onori della CCSP]. Era altresì previsto, per la linea Marsiglia-Propriano e per tale servizio, un aumento delle capacità minime durante il periodo compreso tra il 1° maggio e il 30 settembre [v. punto I, lettera d), paragrafo 1.3, sub i), del capitolato d'onori della CCSP]. Come rileva correttamente la Commissione, non esiste la benché minima indicazione secondo la quale il servizio di base, così rafforzato per cinque mesi nel periodo primavera-estate, non sarebbe stato di per sé sufficiente per rispondere alla domanda degli utenti su tale linea, anche in periodi di punta. Pertanto, va considerato che i servizi forniti su detta linea nell'ambito del servizio complementare non rispondevano a un bisogno reale di servizio pubblico e che la questione della sostituibilità tra i porti di Marsiglia e di Tolone per i collegamenti con Propriano quindi non si poneva neppure.

206 Inoltre, e in ogni caso, occorre constatare che, come rileva la Commissione al punto 164 e nella nota a piè di pagina n. 98 della decisione impugnata, il traffico sulla linea Marsiglia-Propriano rappresentava solo una percentuale limitata (10% circa) di tutta l'attività coperta dal servizio complementare. Una percentuale così scarsa non permetteva di giustificare l'esistenza di un servizio pubblico avente la portata del servizio complementare, il quale non si limitava a tale linea. Come viene precisato in tale punto, «la scarsa proporzione di traffico rappresentata da [detta] linea (...) non permett[e] 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».

207 Infine, occorre sottolineare che, per poter concludere nel senso dell'esistenza di una sostituibilità nel caso di specie, non era necessario che gli obblighi applicabili ai servizi in partenza da Marsiglia e a quelli in partenza da Tolone fossero rigorosamente identici.

208 Da tutte le suesposte considerazioni risulta che correttamente la Commissione ha ritenuto che i servizi di trasporto marittimo forniti sulla linea Marsiglia-Corsica nell'ambito del servizio complementare e quelli forniti sulla linea Tolone-Corsica fossero, dal punto di vista della domanda dei passeggeri, tra loro sostituibili.

– Sulla seconda sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione ha valutato erroneamente la carenza di iniziativa privata

209 Nell'ambito di questa seconda sottoparte, la SNCM fa valere che l'analisi della carenza di iniziativa privata, effettuata dalla Commissione ai punti da 161 a 166 della decisione impugnata, è insufficientemente motivata e manifestamente errata.

210 Tale analisi è così sintetizzata al punto 162 della decisione impugnata:

«(...) 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».

211 La Commissione e la Corsica Ferries contestano le affermazioni della SNCM.

212 A sostegno della sua tesi, in primo luogo, la SNCM contesta alla Commissione di non aver fornito dettagli o cifre relativi al calcolo comparato dell'offerta e della domanda descritto al punto 162 della decisione impugnata.

213 Tale censura deve essere respinta in quanto infondata. Infatti, come ha confermato la Commissione in risposta a un quesito scritto del Tribunale, i dati dalla stessa utilizzati ai fini dell'analisi censurata sono dati pubblici forniti dall'Osservatorio regionale dei trasporti della Corsica, che le erano stati comunicati dalla Corsica Ferries nel corso del procedimento amministrativo e non erano stati oggetto di alcuna contestazione da parte delle autorità francesi durante tale procedimento. La SNCM, che si trova proprio nella posizione migliore per conoscere lo stato dell'offerta e della domanda di trasporto marittimo tra il continente francese e la Corsica nonché i dati relativi alle capacità previste dalla CCSP, non può quindi sostenere seriamente, come fa nelle sue memorie, che le è impossibile comprendere il ragionamento della Commissione e verificare se le cifre utilizzate da quest'ultima siano o meno esatte. Quanto al metodo impiegato dalla Commissione ai fini della sua analisi, dal punto 162 della decisione impugnata emerge chiaramente che esso consiste semplicemente in un confronto, per ogni anno dal 2004 al 2006, distinguendo tra il periodo cosiddetto «primavera-autunno» e quello cosiddetto «estivo», e per ciascuno dei tre porti corsi coperti dal servizio complementare, tra la combinazione delle capacità offerte dalla Corsica Ferries da Tolone e le capacità offerte dai concessionari, nell'ambito del servizio di base, da Marsiglia e la domanda realmente constatata (ossia il traffico reale di passeggeri). Concentrandosi sui porti di Bastia e di Ajaccio, che rappresentavano il 90% delle capacità richieste dal servizio complementare, la Commissione ha constatato che tale combinazione era sufficiente a soddisfare la domanda effettivamente osservata, basandosi sul fatto che la differenza tra la prima e la seconda era sistematicamente positiva. Pertanto, la Commissione ha sufficientemente motivato la sua analisi sulla carenza di iniziativa privata.

214 In secondo luogo, la SNCM fa valere che l'analisi comparata fra il traffico reale di passeggeri e la combinazione dell'offerta di trasporto fornita dalla Corsica Ferries con quella fornita nell'ambito del servizio di base è manifestamente errata in quanto non prende in considerazione le caratteristiche del mercato e, più in particolare, il notevole squilibrio della domanda anche nel periodo di punta. Infatti, anche in piena estate, esisterebbero punte di traffico, in particolare nel fine settimana, che detta combinazione non consentirebbe di coprire per intero.

- 215 È giocoforza constatare che la SNCM non dimostra in modo sufficiente lo squilibrio asseritamente rilevante della domanda che la stessa fa valere. La SNCM si limita, al riguardo, a rinviare a un passaggio della decisione 2004/166/CE della Commissione, del 9 luglio 2003, concernente l'aiuto alla ristrutturazione che la Francia prevede di mettere ad esecuzione a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (GU 2004, L 61, pag. 13), che fa riferimento a uno studio di mercato condotto, a suo avviso, dalla Commissione. In realtà, come emerge dal punto 50 di tale decisione, detto studio di mercato non era affatto fornito dalla Commissione, ma era stato presentato dalle autorità francesi. Inoltre detto studio di mercato si basava sui dati disponibili fino al 2001. Orbene, le condizioni di mercato sono notevolmente mutate tra il 2001 e il 2007. Infine, va rilevato che la decisione 2004/166 è stata annullata dal Tribunale con la sentenza del 15 giugno 2005, Corsica Ferries France/Commissione (T-349/03, EU:T:2005:221).
- 216 In terzo luogo, la SNCM afferma che, per esaminare la questione della carenza di iniziativa privata, la Commissione non poteva limitarsi a procedere a un'analisi quantitativa dell'offerta fornita dalla Corsica Ferries. Infatti, essa avrebbe dovuto ragionare in termini non solo di capacità, ma anche di tariffe, di continuità e di regolarità e dimostrare che la Corsica Ferries offriva i suoi servizi a condizioni analoghe a quelle fornite dalla SNCM nell'ambito del servizio complementare. La SNCM rileva, in tale contesto, che la Commissione non dimostra mai che i servizi forniti dalla Corsica Ferries rispondevano ai requisiti di qualità posti dal capitolato d'onori.
- 217 Le censure così formulate nei confronti della Commissione non possono essere accolte.
- 218 È vero, come emerge dal fascicolo, e come è del resto riconosciuto dalle parti, che gli obblighi stabiliti dalla CCSP applicabili al servizio complementare e gli OSP ai quali sono soggetti i servizi di trasporto in partenza da Tolone non sono perfettamente identici. Tuttavia, come rileva correttamente la Commissione al punto 165 della decisione impugnata, l'esistenza di una differenza qualitativa significativa tra i servizi di trasporto marittimo forniti da Marsiglia nell'ambito del servizio complementare e i servizi di trasporto marittimo forniti da Tolone, tale da dissuadere gli utenti dei primi dal passare ai secondi, non è stata comunque dimostrata.
- 219 Al riguardo, occorre ricordare, anzitutto, che gli obblighi previsti dal capitolato d'onori della CCSP sono meno vincolanti per il servizio complementare che per il servizio di base (v. supra punto 151). Inoltre si deve rinviare alle considerazioni esposte supra ai punti da 202 a 204, da cui emerge che, oltre al fatto che le prestazioni fornite dalla Corsica Ferries dovevano rispondere a una serie di requisiti in termini di regolarità, di continuità, di frequenza delle traversate, di capacità di realizzazione del servizio, di tariffe e di equipaggio delle navi ed essere effettuate a condizioni coerenti con il pubblico interesse, non è dimostrata l'esistenza di una reale differenza qualitativa fra dette prestazioni e quelle fornite dalla SNCM da Marsiglia. Infine, per quanto riguarda, più precisamente, gli obblighi di qualità del servizio offerto previsti dal capitolato d'onori della CCSP per il servizio complementare, fatti valere dalla SNCM, è sufficiente constatare che quest'ultima non ha invocato il benché minimo elemento tale da dimostrare l'esistenza di un qualsivoglia bisogno particolare dei viaggiatori che non sarebbe stato soddisfatto nell'ambito della fornitura dei servizi di trasporto marittimo da parte delle compagnie operanti da Tolone. Il servizio complementare era, del resto, corredato di pochi obblighi in termini di qualità del servizio offerto e questi ultimi non si distinguevano sostanzialmente da quelli applicabili ai servizi di trasporto forniti dalle compagnie concorrenti, in particolare dalla Corsica Ferries.
- 220 Dalle suesposte considerazioni risulta che correttamente la Commissione ha ritenuto che non fosse stata fornita, nella fattispecie, alcuna prova della carenza di iniziativa privata riguardante il servizio complementare.

– Sulla terza sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente omissso di analizzare l'impatto che avrebbe avuto la soppressione del servizio complementare sull'offerta effettivamente constatata

221 La SNCM contesta alla Commissione di non aver analizzato l'impatto che avrebbe avuto la soppressione del servizio complementare sull'offerta effettivamente constatata, circostanza che avrebbe portato la Commissione a sopravvalutare l'iniziativa privata che poteva sostituirsi a tale servizio. Infatti, anzitutto, non vi sarebbero elementi, nella decisione impugnata, che indichino la perfetta sostituibilità tra i servizi della Corsica Ferries da Tolone e quelli della SNCM da Marsiglia. Inoltre, niente dimostrerebbe che, al di fuori di un qualsiasi contratto di servizio pubblico, l'offerta della Corsica Ferries sarebbe stata in grado di garantire una continuità e una regolarità del servizio equivalenti a quelle del servizio complementare. Infine, in caso di soppressione delle compensazioni versate, la presenza stessa della SNCM nel mercato sarebbe rimessa in discussione, il che collocerebbe la Corsica Ferries in una posizione di quasi monopolio e indurrebbe quest'ultima ad aumentare significativamente le tariffe e a diminuire la qualità del servizio.

222 La Commissione respinge le affermazioni della SNCM.

223 Questa terza sottoparte non può essere accolta. Infatti, le tre premesse sulle quali si fonda la censura formulata dalla SNCM nei confronti della Commissione sono errate.

224 Infatti, in primo luogo, non si può ragionevolmente pretendere che la Commissione dimostri l'esistenza di una perfetta sostituibilità tra i servizi di trasporto forniti da Tolone e quelli forniti da Marsiglia. Essa ha giustamente tenuto conto, al punto 160 della decisione impugnata, del fatto che tali servizi erano «ampiamente sostituibil[i]».

225 In secondo luogo, è gioco forza constatare che l'analisi effettuata dalla Commissione nella decisione impugnata consente di dimostrare in modo sufficiente che, in mancanza della CSP per il servizio complementare, l'offerta della Corsica Ferries da Tolone, combinata con quella del raggruppamento SNCM-CMN nell'ambito del servizio di base, avrebbe consentito di garantire la continuità territoriale per tutto l'anno, compresi i periodi di punta, o, in altri termini, che la domanda dei passeggeri sarebbe stata sempre soddisfatta (v. supra l'esame della prima e della seconda sottoparte della terza parte in esame).

226 L'affermazione formulata dalla SNCM in tale contesto, secondo la quale, in mancanza della CSP per il servizio complementare, la Corsica Ferries avrebbe potuto, progressivamente o bruscamente, reindirizzare la sua flotta verso destinazioni diverse dalla Corsica, è solo pura speculazione e non può essere quindi accolta.

227 In terzo luogo, va considerato che sono solo pure speculazioni e devono essere quindi respinte anche le affermazioni della SNCM relative alle conseguenze, sulla sua situazione e su quella della Corsica Ferries, della soppressione delle compensazioni versate per il servizio complementare.

– Sulla quarta sottoparte, vertente sul fatto che i concorrenti della SNCM operanti da Tolone non possono essere considerati come esercenti la propria attività in una situazione di libera concorrenza

228 La SNCM sostiene che, contrariamente a quanto viene precisato al punto 166 della decisione impugnata, i suoi concorrenti operanti da Tolone non possono essere considerati come esercenti la propria attività in una situazione di libera concorrenza. Infatti, i collegamenti da Tolone sarebbero sovvenzionati mediante un aiuto di Stato, ossia il dispositivo di aiuto sociale, e sarebbero soggetti a OSP in base a tale dispositivo.

229 La Commissione e la Corsica Ferries concludono per il rigetto di tale sottoparte.

230 Occorre constatare che la Commissione, rilevando, nell'ultima frase del punto 166 della decisione impugnata, che «è possibile ritenere che i concorrenti della SNCM operanti da Tolone nel trasporto passeggeri esercitassero la propria attività in una situazione di libera concorrenza», non si riferiva a una situazione di mancanza di intervento pubblico nel mercato. Come emerge dalla prima parte di detta frase – «alla luce della presenza degli OSP e del dispositivo di aiuto sociale (...) su tutte le linee tra il continente francese e la Corsica» –, la Commissione intendeva semplicemente precisare che tutte le compagnie marittime che offrivano servizi di trasporto passeggeri tra, in particolare, il porto di Tolone e i porti corsi rientravano nel regime di aiuti di carattere sociale descritto supra al punto 14 e, per questo, erano soggette ai requisiti posti dagli OSP previsti nell'ambito di tale regime, cosicché dovevano essere considerate come esercenti la propria attività nel mercato in condizioni equivalenti. In altri termini, la «situazione di libera concorrenza» era quella integrante detto regime e gli OSP associati.

231 Pertanto, la quarta sottoparte della terza parte e quest'ultima parte nel suo insieme devono essere respinte in quanto infondate.

Sulla quarta parte, dedotta in ulteriore subordine, vertente sul fatto che la Commissione non ha dimostrato che le prestazioni fornite per il servizio complementare non costituivano una normale operazione commerciale

232 In ulteriore subordine, ossia nel caso in cui si dovesse considerare che il servizio complementare non costituisce un SIEG, la SNCM contesta alla Commissione di non aver dimostrato che le autorità francesi, stipulando contratti con la SNCM ai fini di detto servizio, non avevano agito allo stesso modo di un investitore privato in una situazione di libera concorrenza e che l'acquisto delle prestazioni fornite nell'ambito di detto servizio non poteva essere quindi qualificato come normale operazione commerciale.

233 È giocoforza constatare che, come sostengono correttamente la Commissione e la Corsica Ferries, il criterio dell'investitore privato in un'economia di mercato non è applicabile in una situazione come quella del caso di specie. Infatti, da un lato, quando si presenta essa stessa come autorità organizzatrice e concedente del servizio pubblico, l'autorità pubblica esclude per ciò stesso l'applicabilità di detto criterio in quanto agisce per definizione come pubblico potere. D'altro lato, contrariamente alla posizione sostenuta dalla SNCM, il comportamento delle autorità francesi nella causa in esame non può essere assimilato a un acquisto, da parte delle stesse, contro il pagamento di un prezzo, di servizi di trasporto marittimo. In realtà, ciò di cui si discute nella fattispecie è una convenzione con la quale un'autorità pubblica affida la gestione di un servizio pubblico a operatori economici, mediante il versamento di una compensazione finanziaria a questi ultimi. In siffatta situazione, per stabilire se tale compensazione si configuri come un aiuto di Stato e, in particolare, come un vantaggio selettivo si applicano i quattro criteri Altmark.

234 Pertanto, la quarta parte del primo motivo non può essere accolta.

235 Ne consegue che il primo motivo di ricorso deve essere respinto in quanto integralmente infondato. Si deve quindi concludere che correttamente la Commissione ha ritenuto che l'inclusione del servizio complementare nel perimetro del servizio pubblico non rispondesse a un bisogno reale di servizio pubblico e che la Repubblica francese avesse quindi commesso un errore manifesto di valutazione nel qualificare il servizio complementare come SIEG.

Sul secondo motivo di ricorso, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente ritenuto che la CCSP non soddisfacesse il quarto criterio Altmark

- 236 Con il suo secondo motivo, la SNCM sostiene che la Commissione ha erroneamente ritenuto che il quarto criterio Altmark non fosse soddisfatto per quanto riguarda sia il servizio di base che il servizio complementare. Essa afferma che la procedura di assegnazione della CCSP ha consentito di garantire una concorrenza effettiva tra gli operatori e, pertanto, di scegliere l'offerta economicamente più vantaggiosa per la collettività.
- 237 La Commissione e la Corsica Ferries respingono gli argomenti della SNCM.
- 238 Occorre ricordare che il quarto criterio Altmark è soddisfatto in due ipotesi alternative. Nella prima, la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di OSP deve essere stata effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire i servizi in questione al minor costo per la collettività. Nella seconda, il livello della compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.
- 239 Nella decisione impugnata la Commissione ha ritenuto che, nella fattispecie, non si fosse verificata nessuna di queste due ipotesi (v. punti da 169 a 178 e da 179 a 183 della decisione impugnata). Nell'ambito del presente ricorso la SNCM rimette in discussione soltanto le conclusioni della Commissione relative alla prima delle ipotesi summenzionate.
- 240 È giocoforza constatare che da una serie di indizi concordanti emerge che la procedura d'appalto applicata nella fattispecie non ha comportato manifestamente una concorrenza sufficientemente effettiva e aperta per consentire di selezionare il candidato in grado di fornire i servizi di trasporto marittimo in questione al minor costo per la collettività.
- 241 Infatti, in primo luogo, occorre rilevare che la CCSP è stata assegnata al raggruppamento SNCM-CMN al termine di una procedura negoziata preceduta dalla pubblicazione di un bando di gara, e ciò dopo l'annullamento in toto, da parte del Conseil d'État (Consiglio di Stato), il 15 dicembre 2006, di una prima procedura di assegnazione della CSP. Orbene, come emerge dal punto 170 della decisione impugnata e dal punto 66 della comunicazione SIEG, una procedura negoziata preceduta da pubblicazione conferisce all'autorità aggiudicatrice un ampio margine di discrezionalità e può limitare la partecipazione degli operatori interessati. Siffatta procedura può essere quindi considerata sufficiente per soddisfare il quarto criterio Altmark solo in casi eccezionali. Si deve aggiungere che il punto 68 della medesima comunicazione ricorda che possono esservi circostanze in cui una procedura non permette di ottenere il minimo costo per la collettività in quanto essa non dà adito a una concorrenza sufficientemente aperta ed effettiva.
- 242 In secondo luogo, va rilevato che sono state presentate solo due offerte in seguito alla pubblicazione del bando di gara, ossia l'offerta congiunta della SNCM e della CMN, da un lato, e l'offerta della Corsica Ferries, dall'altro. Orbene, in teoria, diverse altre compagnie marittime avrebbero potuto presentare un'offerta in risposta a tale bando di gara, tra le quali almeno tre compagnie che fornivano servizi regolari di trasporto marittimo tra il continente e la Corsica [Saremar (Italia-Corsica), Lauro (Italia-Corsica) e Moby (Italia-Corsica ma anche, per un certo tempo, Francia continentale-Corsica)].
- 243 In terzo luogo, e sulla scia di quanto esposto supra al punto 242, occorre constatare che, come emerge dai punti da 174 a 177 della decisione impugnata, una serie di fattori hanno, infatti, indubbiamente dissuaso potenziali candidati dal partecipare alla gara, o hanno addirittura impedito loro di parteciparvi.

- ²⁴⁴ Sotto un primo profilo, si deve tener conto del fatto che, come viene precisato al punto 175 della decisione impugnata e come emerge dai punti 60 e 106 della decisione 06-MC-03 del Conseil de la concurrence (Consiglio della concorrenza, Francia), dell'11 dicembre 2006, relativa a richieste di misure cautelari nel settore del trasporto marittimo tra la Corsica e il continente, il raggruppamento SNCM-CMN disponeva di un notevole vantaggio concorrenziale grazie alla sua posizione di operatore storico nei collegamenti Marsiglia-Corsica già in possesso di navi adatte alle specifiche del capitolato d'oneri della CCSP.
- ²⁴⁵ Sotto un secondo profilo, ha avuto necessariamente un effetto di esclusione la brevità dei termini imposti nell'ambito della procedura di assegnazione della CCSP. Al riguardo, occorre ricordare che il nuovo bando di gara e il capitolato d'oneri definitivo sono stati pubblicati il 30 dicembre 2006, per l'attuazione della CSP a decorrere dal 1° maggio 2007, ossia solo quattro mesi dopo, data, quest'ultima, prorogata fino al 1° luglio 2007 con delibera dell'assemblea di Corsica del 27 aprile 2007. Ne deriva che il termine tra la data di assegnazione della CSP, assegnazione avvenuta infine il 7 giugno 2007, e la data di attuazione della CSP non poteva che essere estremamente breve. Detto termine è stato infatti soltanto di 23 giorni. Orbene, termini così brevi non consentivano chiaramente agli operatori che non fossero già presenti nei collegamenti Marsiglia-Corsica di dispiegare le loro navi a partire da altri collegamenti o di acquistare altre navi conformi alle prescrizioni del capitolato d'oneri. Tali operatori non avrebbero assunto il rischio economico, assai elevato, di adeguare in anticipo la loro flotta in mancanza di indicazioni favorevoli quanto alla possibilità di aggiudicarsi l'appalto.
- ²⁴⁶ È vero che, nonostante gli ostacoli costituiti dalla particolare brevità di detti termini, la Corsica Ferries ha potuto presentare un'offerta in risposta al bando di gara di cui trattasi. Tuttavia, va rilevato che quest'ultima si è trovata nell'impossibilità di proporre una data precedente al 12 novembre 2007 per l'inizio della gestione della CSP proprio a causa del fatto che la sua flotta doveva restare attiva su Nizza e Tolone fino a quest'ultima data, in quanto i biglietti di trasporto per la stagione turistica erano stati posti in vendita sin da gennaio.
- ²⁴⁷ Sotto un terzo profilo, è giocoforza constatare che anche taluni vincoli di natura tecnica hanno limitato il numero di candidati che potevano presentare offerte. In tal senso, le navi dovevano rispondere a requisiti tecnici precisi per poter effettuare manovre in taluni porti corsi. Ad esempio, come viene precisato nella nota a piè di pagina n. 107 della decisione impugnata, nel 2007, il porto di Bastia non consentiva di manovrare navi di lunghezza superiore a 180 metri. Tale vincolo, combinato col requisito del numero minimo elevato di metri lineari previsto dal capitolato d'oneri della CCSP per il trasporto delle merci implicava la costruzione di navi quasi su misura, analoghe a talune navi della SNCM, quali la *Paglia Orba* e la *Pascal Paoli*. Orbene, come viene rilevato nella nota a piè di pagina n. 109 della decisione impugnata, il costo di navi che potessero soddisfare le condizioni di tale capitolato d'oneri era particolarmente elevato. A questi elementi si aggiunge il fatto che detto capitolato d'oneri prevedeva che le navi destinate a garantire il servizio pubblico non potessero avere un'età superiore a 20 anni, con possibilità di deroga per il 2007 e il 2008, il che andava direttamente a vantaggio della SNCM, comportando al contempo l'esclusione di cinque navi della flotta della Corsica Ferries disponibile per la gestione della CSP, come chiarisce in modo assai convincente la Commissione nella sua risposta a un quesito scritto del Tribunale.
- ²⁴⁸ Occorre aggiungere che, al punto 56 della sua decisione 06-MC-03 dell'11 dicembre 2006 (v. supra, punto 244), citata nella nota a piè di pagina n. 106 della decisione impugnata, il Consiglio della concorrenza ha concluso che, «[s]e, in teoria, varie compagnie disponevano delle navi necessarie e avrebbero potuto rispondere al bando di gara, diverse particolarità del regolamento di consultazione, i termini impartiti per rispondere a tale bando nonché una pluralità di vincoli di natura tecnica o commerciale hanno ridotto in pratica il loro numero alle tre compagnie già attive sul servizio per la Corsica in partenza dai porti di Marsiglia, [di] Tolone e [di] Nizza» (v. anche punti da 120 a 133 della decisione 09-D-10 del Consiglio della concorrenza, del 27 febbraio 2009, relativa a pratiche attuate nel settore del trasporto marittimo tra la Corsica e il continente).

249 In quarto luogo, come viene constatato correttamente al punto 172 della decisione impugnata, l'offerta della Corsica Ferries, che costituiva quindi l'unica offerta concorrente a quella del raggruppamento SNCM-CMN, è stata respinta in base a criteri di selezione, e non a criteri di aggiudicazione, vale a dire senza neppure effettuare un confronto tra i meriti propri delle offerte in gara per ammettere quella economicamente più vantaggiosa. In tal senso, dalla delibera dell'assemblea di Corsica del 7 giugno 2007 emerge che l'offerta della Corsica Ferries è stata respinta con la motivazione che quest'ultima non era in grado di «stabilire in modo netto e definitivo la data di inizio della [CSP]». Più precisamente, come viene già precisato supra al punto 246, la Corsica Ferries si trovava nell'impossibilità di proporre una data precedente al 12 novembre 2007 per l'attuazione della CSP, mentre il suo inizio era stato fissato al 1° luglio 2007. Peraltro, dalla relazione del presidente del consiglio esecutivo di Corsica sui collegamenti marittimi di servizio pubblico tra Marsiglia e la Corsica, in base alla quale è stata adottata tale delibera, emerge che talune navi della Corsica Ferries non rispondevano al requisito dell'età massima fissato dal regolamento specifico del bando di gara, in quanto erano state messe in funzione precedentemente al 1° gennaio 1987 (v. anche nota a piè di pagina n. 20 della decisione impugnata).

250 Non si può quindi ritenere, come afferma la SNCM, che l'offerta della Corsica Ferries sia stata respinta per il motivo che non era economicamente la più vantaggiosa. Si deve aggiungere che le ragioni che hanno giustificato tale rigetto non figurano tra i criteri di aggiudicazione enunciati dal regolamento specifico del bando di gara, il quale, sotto il titolo «criterio di scelta», prevede in particolare quanto segue:

«Per l'aggiudicazione dei contratti, la [CTC] deciderà in base all'impegno finanziario globale che essa sarà indotta ad assumere e agli elementi di qualità del servizio e di sviluppo economico dell'isola forniti dalle imprese offerenti, in particolare la parte dei servizi e delle attività previsti nel mercato insulare, entro i limiti delle capacità e dei tipi di produzione».

251 In quinto luogo, va confermata la constatazione della Commissione, contenuta nel punto 177 della decisione impugnata, secondo la quale «[a]nche l'esistenza di numerose clausole di incontro (...) e la facoltà lasciata all'OTC di stabilire deroghe alle norme applicabili (...) hanno contribuito a disincentivare la partecipazione alla gara alimentando dubbi su alcuni parametri tecnici ed economici cruciali per la formulazione delle offerte».

252 Così, sotto un primo profilo, l'articolo 2 della CCSP prevede che gli obblighi del capitolato d'oneri possano essere oggetto di modifiche per un periodo transitorio destinato a concludersi il 31 dicembre 2008. Gli obblighi così previsti, che possono essere resi meno rigorosi a discrezione dell'OTC, vertono su punti essenziali della CSP, in quanto riguardano le capacità minime [v. punto I, lettera a), paragrafo 1.3, punto I, lettera b), paragrafo 1.3, punto I, lettera c), paragrafo 1.3, punto I, lettera d), paragrafo 1.3 e punto I, lettera e), paragrafo 1.3, del capitolato d'oneri], la qualità del servizio e la data di entrata in servizio delle navi (v. introduzione del punto III del capitolato d'oneri). È vero che le deroghe erano previste solo per un periodo di 18 mesi, ma non per questo erano meno significative, in quanto siffatto termine era sufficiente per riorganizzare, eventualmente, una flotta di navi.

253 Sotto un secondo profilo, il capitolato d'oneri della CCSP prevede che «[sia] possibile ammettere, previo consenso dell'OTC, in particolare per consentire di soddisfare gli obblighi regolamentari di manutenzione/[di] riparazione/[di] riclassificazione delle navi, che sia stabilito un livello del servizio più ridotto, per le capacità di cui sopra, in particolare per i passeggeri (entro un limite di riduzione del 30%), nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 marzo, al di fuori del periodo delle vacanze scolastiche e in qualsiasi periodo dell'anno in caso di evento imprevisto» [v. punto I, lettera a), paragrafo 1.4, punto I, lettera b), paragrafo 1.4, punto I, lettera c), paragrafo 1.4, punto I, lettera d), paragrafo 1.4 e punto I, lettera e), paragrafo 1.4, del capitolato d'oneri]. Occorre rilevare che una riduzione del servizio era possibile «in particolare» per soddisfare gli obblighi regolamentari di manutenzione, di riparazione e di riclassificazione delle navi, e non «unicamente» per tale motivo, come sembra sostenere la SNCM. Peraltro, come sottolinea assai correttamente la Commissione, il

potere discrezionale che tale disposizione conferiva all'OTC era particolarmente ampio, in quanto lasciava aperti sia il motivo per cui le riduzioni potevano essere effettuate sia il loro perimetro («in particolare per i passeggeri») e la loro entità (con un massimo del 30%), e ciò per tutti i periodi morti, vale a dire quelli durante i quali la gestione delle varie linee marittime era, per definizione, la più deficitaria e, quindi, durante i quali una riduzione dei servizi era la più redditizia per i concessionari.

- 254 Sotto un terzo profilo, considerata la loro portata, hanno potuto alimentare dubbi su taluni parametri tecnici ed economici anche la clausola di salvaguardia e la clausola di adattamento previste, rispettivamente, dall'articolo 7 e dall'articolo 8 della CCSP (v supra, punti da 33 da 35).
- 255 Peraltro, nessuno degli altri argomenti dedotti dalla SNCM consente di rimettere in discussione le precedenti considerazioni.
- 256 Infatti, in primo luogo, la SNCM sostiene erroneamente che, al punto 59 della sentenza dell'11 settembre 2012, *Corsica Ferries France/Commissione* (T-565/08, EU:T:2012:415), il Tribunale ha concluso che la CSP per il periodo 2007-2013 era stata ottenuta dal raggruppamento SNCM-CMN «conformemente alle nuove regole di diritto dell'Unione e a seguito di una gara d'appalto europea». Infatti, da un lato, la causa che ha dato luogo a tale sentenza non riguardava la CSP per il periodo 2007-2013, bensì un SIEG relativo al periodo 1991-2001. D'altro lato, al punto 59 di detta sentenza, il Tribunale si è limitato a constatare che la SNCM e la CMN avevano ottenuto congiuntamente le CSP successive al 2001 in applicazione delle nuove regole dell'Unione, in seguito a una gara europea, senza esaminare la regolarità di tali gare, che non erano del resto oggetto della controversia né, a fortiori, la loro idoneità a soddisfare il quarto criterio Altmark.
- 257 In secondo luogo, la SNCM non può far valere utilmente la circostanza che alla CTC non è mai stata presentata una domanda di candidati potenziali che abbiano rinunciato a partecipare alla consultazione a causa dei vincoli imposti dal capitolato d'oneri o dal calendario di assegnazione della CSP. Tale circostanza, quand'anche fosse dimostrata, non è infatti tale, di per sé, da influire sul ragionamento e sulle conclusioni della Commissione formulate nella decisione impugnata relativamente all'inosservanza del quarto criterio Altmark.
- 258 In terzo luogo, la SNCM non può neppure trarre argomenti dal fatto che sia il Conseil d'État (Consiglio di Stato), in una decisione del 5 giugno 2007 nonché nella decisione del 13 luglio 2012 menzionata supra al punto 27, sia il Consiglio della concorrenza, nella decisione 07-D-13, del 6 aprile 2007, relativa a nuove richieste di misure cautelari nel settore del trasporto marittimo tra la Corsica e il continente, hanno asseritamente ritenuto che la procedura seguita dalla CTC per l'assegnazione della CCSP fosse del tutto legittima.
- 259 Infatti, anzitutto, per quanto riguarda la decisione del Conseil d'État (Consiglio di Stato) del 5 giugno 2007, va osservato che si tratta di una decisione pronunciata a seguito di un ricorso per cassazione proposto dalla Corsica Ferries avverso l'ordinanza del giudice dei procedimenti sommari del tribunal administratif de Bastia (Tribunale amministrativo di Bastia) del 27 aprile 2007 menzionata supra al punto 20, che aveva accolto solo in parte la sua domanda di annullamento dell'intera procedura predisposta dalla CTC e dall'OTC per il rinnovo della CSP per i collegamenti marittimi con la Corsica a partire dal porto di Marsiglia. Oltre al fatto che, per sua natura, la competenza del giudice dei procedimenti sommari è limitata, va rilevato che, nella sua decisione, il Conseil d'État (Consiglio di Stato) si è limitato, in sostanza, riguardo alla fondatezza dell'ordinanza impugnata, a constatare che il giudice dei procedimenti sommari del tribunal administratif de Bastia (Tribunale amministrativo di Bastia) non aveva commesso alcuno snaturamento dei fatti o degli elementi del fascicolo. Occorre aggiungere che detta decisione riguarda soltanto la parte delle conclusioni della Corsica Ferries che era stata respinta da quest'ultimo giudice, il quale aveva peraltro annullato, per violazione della parità di trattamento tra i candidati, la fase di negoziazione della procedura e, di conseguenza, la decisione di ammettere l'offerta del raggruppamento SNCM-CMN e di proporre all'assemblea di Corsica di assegnare la CSP a tale raggruppamento.

- ²⁶⁰ Inoltre, contrariamente a quanto sostenuto dalla SNCM, non si può dedurre dalla decisione del Conseil d'État (Consiglio di Stato) del 13 luglio 2012 che quest'ultimo abbia confermato, in tale decisione, la legittimità della procedura seguita dalla CTC per l'assegnazione della CCSP. Nella seconda parte della sua decisione, che riguarda il diritto degli aiuti di Stato e, più in particolare, l'osservanza dell'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, il Conseil d'État (Consiglio di Stato) si è limitato a esaminare se la clausola di salvaguardia prevista all'articolo 7, paragrafo 1, della CCSP, considerata isolatamente, potesse costituire un aiuto di Stato. Si deve aggiungere che, in seguito all'annullamento, con tale decisione del Conseil d'État (Consiglio di Stato) del 13 luglio 2012, della sentenza della cour administrative d'appel de Marseille (Corte amministrativa d'appello di Marsiglia) del 7 novembre 2011 e del rinvio della causa a quest'ultima, detta corte, con sentenza del 6 aprile 2016, ha annullato la sentenza del tribunal administratif de Bastia (Tribunale amministrativo di Bastia) del 24 gennaio 2008 nonché la delibera e la decisione considerate supra ai punti 23 e 25, dopo aver proprio constatato che il quarto criterio Altmark non era soddisfatto.
- ²⁶¹ Infine, per quanto riguarda la decisione del Consiglio della concorrenza del 6 aprile 2007, va rilevato che quest'ultima si riferiva a domande di misure cautelari e non poteva quindi anticipare la soluzione relativa al merito della controversia in questione. Peraltro, da tale decisione non possono essere tratte conclusioni per quanto riguarda l'osservanza del quarto criterio Altmark. Infatti, le questioni di cui il Consiglio della concorrenza era investito riguardavano, in realtà, l'eventuale natura anticoncorrenziale della costituzione del raggruppamento temporaneo tra la SNCM e la CMN nonché il livello asseritamente eccessivo dell'importo della sovvenzione richiesta da tale raggruppamento nella sua offerta depositata in seguito alla pubblicazione della nuova gara. Infine, va rilevato che, al punto 46 della sua decisione, lo stesso Consiglio della concorrenza sottolinea che la decisione di scegliere il 1° maggio 2007 come data di attuazione della CSP (data, quest'ultima, portata successivamente al 1° luglio 2007) aveva un effetto di esclusione.
- ²⁶² Da tutte le suesposte considerazioni risulta che la Commissione non è incorsa in un errore nel ritenere che il quarto criterio Altmark non fosse soddisfatto per quanto riguarda il servizio di base e il servizio complementare. Il secondo motivo di ricorso deve essere quindi respinto in quanto infondato.

Sul terzo motivo di ricorso, dedotto in subordine, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente calcolato l'importo dell'aiuto da recuperare

- ²⁶³ Il terzo motivo dedotto dalla SNCM è diretto contro il punto 218 della decisione impugnata, così redatto:

«Per stabilire l'importo dell'aiuto da recuperare, interessi esclusi, la Commissione ritiene che la contabilità analitica della SNCM (...) 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:

l'importo delle compensazioni effettivamente versate dal 2007 al 2011 per il servizio complementare, pari a 172,744 milioni di euro (...);

gli acconti versati mensilmente per il 2012 a titolo del servizio complementare, stimati attualmente in 38 milioni di euro (...), 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;

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».

²⁶⁴ Con il presente motivo, che si suddivide in tre parti, la SNCM sostiene che, anche supponendo che il servizio complementare possa essere distinto dal servizio di base e che le compensazioni versate per il servizio complementare non soddisfino i criteri Altmark, la Commissione è incorsa in un errore manifesto di valutazione e ha violato l'articolo 106, paragrafo 2, et l'articolo 107 TFUE nonché i principi di proporzionalità e del divieto di arricchimento senza causa fissando l'importo dell'aiuto da recuperare in misura pari alla totalità di dette compensazioni.

²⁶⁵ La Commissione e la Corsica Ferries ritengono che questo terzo motivo debba essere respinto in quanto infondato in ciascuna delle sue parti.

Sulla prima parte, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente omissso di tener conto, per stabilire l'importo dell'aiuto da recuperare, dei costi sostenuti per la fornitura del servizio complementare

²⁶⁶ La SNCM contesta alla Commissione di non aver tenuto conto, nella determinazione dell'importo dell'aiuto da restituire, dei costi dalla stessa sostenuti per la fornitura del servizio complementare, che sarebbero stati ingenti e non sarebbero stati coperti dall'importo delle compensazioni versate per tale servizio né dal fatturato realizzato con i passeggeri. Così facendo, la Commissione avrebbe violato l'articolo 106, paragrafo 2, e l'articolo 107 TFUE nonché i principi di proporzionalità e del divieto di arricchimento senza causa e sarebbe incorsa in un errore manifesto di valutazione.

²⁶⁷ Occorre ricordare che, come è già stato rilevato supra al punto 233, e come sottolinea assai correttamente la Commissione, la causa in esame non riguarda una situazione in cui lo Stato acquista, contro il pagamento di un prezzo, un bene o un servizio determinato. Ciò di cui si discute nella fattispecie è una convenzione con la quale un'autorità pubblica affida la gestione di un servizio pubblico a operatori economici, mediante il versamento di una compensazione finanziaria a questi ultimi. In siffatta ipotesi si applica la giurisprudenza derivante dalla sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415). Pertanto, se la compensazione non soddisfa cumulativamente i quattro criteri Altmark, si riterrà che essa conferisca un vantaggio ai suoi beneficiari e, nei limiti in cui sussistano le altre condizioni necessarie per constatare l'esistenza di un aiuto di Stato incompatibile con il mercato interno, tale compensazione dovrà essere interamente rimborsata da detti beneficiari.

²⁶⁸ Nella fattispecie, dato che, come è stato constatato supra in sede di esame del primo e del secondo motivo, il primo e il quarto criterio Altmark non erano soddisfatti riguardo alle compensazioni versate alla SNCM per il servizio complementare, queste ultime costituivano nel loro insieme un vantaggio a favore di tale società. Poiché sussistono le altre condizioni che consentono di stabilire che dette compensazioni dovevano essere qualificate come aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno, si deve ritenere che sia stato senza violare l'articolo 106, paragrafo 2, e l'articolo 107 TFUE né i principi di proporzionalità e del divieto dell'arricchimento senza causa che la Commissione ha disposto il recupero del loro intero importo. Al riguardo, va in particolare rilevato che la soppressione di un aiuto statale illegale mediante recupero è la logica conseguenza dell'accertamento della sua illegalità. Pertanto, simile recupero, onde ripristinare lo status quo ante, non può, in linea di principio, ritenersi un provvedimento sproporzionato rispetto alle finalità delle disposizioni del Trattato in materia di aiuti di Stato (sentenza del 21 marzo 1990, *Belgio/Commissione*, C-142/87, EU:C:1990:125, punto 66).

²⁶⁹ In particolare, non si può ritenere che l'obbligo di rimborsare detto importo alle autorità francesi comporti a favore di queste ultime un arricchimento senza causa in quanto esse si limitano in tal modo a recuperare un importo che non poteva essere versato alla SNCM.

270 Quanto all'affermazione formulata dalla SNCM nella replica, secondo la quale il recupero dell'importo fissato dalla Commissione significa la sua «condanna a morte» e la sua liquidazione, è sufficiente ricordare che, secondo costante giurisprudenza, il fatto che l'impresa sia in difficoltà o in stato di fallimento non influisce sull'obbligo di recupero (sentenza dell'11 dicembre 2012, Commissione/Spagna, C-610/10, EU:C:2012:781, punto 71).

271 Infine, per quanto riguarda l'affermazione della SNCM secondo la quale il servizio complementare ha registrato una «sottocompensazione cronica», occorre constatare che essa non è sufficientemente dimostrata. Anzi, le spiegazioni fornite dalla Commissione in risposta a un quesito scritto del Tribunale nonché in udienza tendono a dimostrare che tale servizio ha beneficiato, in realtà, di una sovracompensazione.

272 Alla luce di quanto precede, la prima parte del terzo motivo deve essere respinta in quanto infondata.

Sulla seconda parte, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente omesso di tener conto, per determinare l'importo dell'aiuto da recuperare, della sottocompensazione di cui è stato oggetto il servizio di base

273 La SNCM sostiene che la Commissione avrebbe dovuto tener conto, nella sua valutazione dell'importo dell'aiuto da restituire, della sottocompensazione «cronica e consistente» di cui il servizio di base, rientrando nella stessa CSP del servizio complementare, sarebbe stato oggetto tra il 2007 e il 2011. Per tale motivo, la Commissione sarebbe incorsa in un errore di diritto nonché in un errore di valutazione dell'importo del vantaggio concesso alla SNCM e avrebbe violato i principi di proporzionalità e del divieto di arricchimento senza causa.

274 Tale censura non può essere accolta.

275 Infatti, da un lato, come fa valere correttamente la Commissione, non si può ammettere che una compensazione concessa come contropartita per la realizzazione di un servizio determinato e costituente un aiuto di Stato sia artificiosamente destinata a compensare un servizio pubblico, sebbene questi due servizi siano previsti da un'unica convenzione. La compensazione di servizio pubblico concessa a un'impresa incaricata della gestione di un SIEG deve essere infatti stabilita alla luce dei costi determinati esclusivamente dalla fornitura di tale SIEG.

276 D'altro lato, e in ogni caso, è errato sostenere che il servizio di base è stato oggetto di una sottocompensazione «cronica e consistente». Infatti, dai calcoli effettuati dalla Commissione, in base all'indice finanziario «return on assets» (ROA, rendimento dell'attivo investito), che misura in percentuale il rapporto tra il risultato netto e il totale delle attività, e dal conto economico analitico della SNCM, menzionato supra al punto 155, calcoli esplicitati dalla Commissione nella sua risposta a un quesito scritto del Tribunale e in udienza, risulta che tale servizio non è stato né sovracompensato né sottocompensato (v. anche la tabella contenuta nel punto 207 della decisione impugnata).

Sulla terza parte, vertente sul fatto che la Commissione è incorsa in un errore manifesto di valutazione nella determinazione della quota di compensazione annua attribuibile al servizio complementare

277 La SNCM fa valere che, quand'anche l'importo del vantaggio da restituire corrisponda all'intera compensazione assegnata per il servizio complementare, il che non è, la Commissione è incorsa in un errore manifesto di valutazione nella determinazione di tale importo. Essa ritiene che quest'ultima abbia operato una scelta arbitraria ed errata nel fondarsi sulla sua contabilità analitica e, più precisamente, sulla ripartizione del conto economico effettuata per tipo di nave (in quanto il conto economico cumulativo delle navi mercantili miste era assimilato al conto economico del servizio di

base e quello dei traghetti al conto economico del servizio complementare) per determinare la quota della compensazione annua attribuibile al servizio complementare. La SNCM propone altri due metodi che avrebbero potuto essere utilizzati dalla Commissione al tal fine.

278 Occorre rilevare che la parte in esame si fonda interamente sulla premessa secondo la quale la Commissione non poteva assimilare il servizio di base alle prestazioni offerte dalle navi mercantili e il servizio complementare a quelle offerte dai traghetti. Orbene, come è già stato dimostrato supra ai punti da 158 a 162, tale premessa è errata. Va quindi considerato che il metodo adottato dalla Commissione per valutare l'importo del vantaggio collegato alla compensazione del servizio complementare, che si basa sul conto economico analitico proprio della SNCM (il quale opera una distinzione netta tra navi passeggeri/traghetti, da un lato, e navi mercantili, dall'altro), era particolarmente adeguato, a differenza dei due metodi alternativi proposti dalla SNCM, che non possono essere ammessi, in quanto portano a confondere il servizio di base e il servizio complementare nonché i mezzi utilizzati per fornire tali servizi.

279 Dalle suesposte considerazioni risulta che la terza parte del terzo motivo e tale motivo di ricorso nel suo insieme devono essere respinti in quanto infondati.

Sul quarto motivo di ricorso, vertente sulla violazione del principio della tutela del legittimo affidamento

280 Nell'ambito del quarto motivo, la SNCM fa valere quattro circostanze asseritamente eccezionali, che erano tali da fondare il suo legittimo affidamento nella regolarità dell'aiuto in questione e che ostano, pertanto, a che la Commissione possa disporre la restituzione di tale aiuto.

281 La Commissione e la Corsica Ferries contestano gli argomenti della SNCM.

282 In via preliminare, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, il principio della tutela del legittimo affidamento può essere fatto valere dal soggetto nel quale un'istituzione dell'Unione abbia fatto sorgere fondate aspettative [sentenza dell'11 marzo 1987, Van den Bergh en Jurgens e Van Dijk Food Products (Lopik)/CEE, 265/85, EU:C:1987:121, punto 44]. Esso presuppone la presenza di tre condizioni cumulative. In primo luogo, assicurazioni precise, incondizionate e concordanti, provenienti da fonti autorizzate ed affidabili, devono essere state fornite all'interessato dall'amministrazione dell'Unione. In secondo luogo, tali assicurazioni devono essere idonee a generare fondate aspettative nella persona a cui si rivolgono. In terzo luogo, siffatte assicurazioni devono essere conformi alle norme applicabili (v. sentenza del 30 giugno 2005, Branco/Commissione, T-347/03, EU:T:2005:265, punto 102 e giurisprudenza ivi citata; sentenze del 23 febbraio 2006, Cementbouw Handel & Industrie/Commissione, T-282/02, EU:T:2006:64, punto 77, e del 30 giugno 2009, CPEM/Commissione, T-444/07, EU:T:2009:227, punto 126).

283 Sempre secondo una giurisprudenza costante, le imprese beneficiarie di un aiuto possono fare legittimo affidamento, in linea di principio, sulla regolarità dell'aiuto solamente qualora quest'ultimo sia stato concesso nel rispetto della procedura prevista dal Trattato FUE. Un operatore economico diligente, infatti, deve normalmente essere in grado di accertarsi che tale procedura sia stata rispettata (v. sentenza del 20 marzo 1997, Alcan Deutschland, C-24/95, EU:C:1997:163, punto 25 e giurisprudenza ivi citata). In particolare, quando un aiuto viene eseguito senza preventiva notifica alla Commissione, così da essere illegale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, il beneficiario dell'aiuto non può fare, in quel momento, legittimo affidamento sulla regolarità della concessione di tale aiuto (v. sentenza del 27 settembre 2012, Fedecom/Commissione, T-243/09, non pubblicata, EU:T:2012:497, punto 93 e giurisprudenza ivi citata).

284 È giocoforza constatare che nessuna delle quattro circostanze asseritamente eccezionali fatte valere dalla SNCM può aver fondato il suo legittimo affidamento nella regolarità dell'aiuto in questione.

- 285 In tal senso, in primo luogo, invano la SNCM tenta di trarre argomenti dal fatto che la Commissione, nelle sue decisioni anteriori relative alle precedenti CSP per i collegamenti marittimi con la Corsica, ossia la decisione 2002/149 e la decisione 2009/611/CE, dell'8 luglio 2008, riguardante le misure N C 58/02 (ex N 118/02) che la Francia ha applicato a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (GU 2009, L 225, pag. 180), non avrebbe concluso per la necessità di eseguire un'analisi separata del servizio di base e del servizio complementare.
- 286 Infatti, la circostanza che la Commissione abbia potuto ritenere che un SIEG per i collegamenti marittimi con la Corsica rispondesse a un bisogno reale di servizio pubblico durante un periodo precedente non fornisce alcuna indicazione, e a fortiori nessuna assicurazione, sul fatto che tale bisogno sussisterebbe ancora per il periodo 2007-2013. Come è già stato rilevato supra al punto 99, la valutazione dell'esistenza di siffatto bisogno può perfettamente mutare nel corso del tempo, secondo gli sviluppi delle forze del mercato. Orbene, le decisioni menzionate supra al punto 285 sono state adottate dalla Commissione nel 2001 e nel 2008 tenendo conto di un contesto di fatto diverso da quello che aveva determinato l'adozione della decisione impugnata, in particolare in termini di evoluzione delle quote di mercato. Tale punto di vista è del resto confermato dai passaggi dei punti 78 e 80 della decisione 2002/149 citati supra al punto 99 nonché dal punto 70 della sentenza dell'11 settembre 2012, Corsica Ferries France/Commissione (T-565/08, EU:T:2012:415), sentenza fatta valere peraltro dalla SNCM a sostegno della presente affermazione, da cui emerge che, tenuto conto dello sviluppo oltremodo rapido del gioco della concorrenza sul mercato interessato, le analisi vertenti sull'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico reale in un determinato periodo non possono apportare elementi di prova idonei a rimettere in discussione la valutazione della Commissione della medesima esigenza per un altro periodo.
- 287 In secondo luogo, la SNCM non può contestare alla Commissione di aver applicato il punto 48 della comunicazione SIEG sulla base del rilievo che, alla data della firma della CCSP, tale comunicazione non era stata ancora adottata.
- 288 Il punto 48 della comunicazione SIEG, che compare sotto il titolo 3.2 «Esistenza di un [SIEG]», è redatto come segue:
- «La Commissione ritiene (...) che non sarebbe opportuno attribuire [OSP] specifici ad un'attività che è già fornita o che può essere fornita in modo soddisfacente e a condizioni, quali 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 (...)»
- 289 Al punto 166 della decisione impugnata, dopo aver riportato il passaggio menzionato supra al punto 288, la Commissione precisa che «[i]n tale contesto, [essa] ritiene dagli elementi di cui sopra che la compensazione dei costi sostenuti dalla SNCM per la prestazione del servizio complementare vada anche contro la [sua] pratica in materia».
- 290 La contestazione che la SNCM formula nei confronti della Commissione non può essere accolta. Infatti, come emerge dal suo punto 3, la comunicazione SIEG ha soltanto lo scopo di chiarire i concetti fondamentali per applicare le norme in materia di aiuti di Stato alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico. Pertanto, per valutare se il primo criterio Altmark fosse o meno soddisfatto nella fattispecie, la Commissione non ha fatto altro che applicare le norme oggettive del Trattato e tener conto delle disposizioni pertinenti del regolamento cabotaggio marittimo, come interpretate dalla Corte nella sentenza del 20 febbraio 2001, Analir e a. (C-205/99, EU:C:2001:107), ossia dei principi che, quanto alla sostanza, esistevano già al momento della conclusione della CSP.
- 291 In terzo luogo, va considerato che la SNCM non può far valere la durata asseritamente eccessiva del procedimento amministrativo che ha portato all'adozione della decisione impugnata per fondare il suo legittimo affidamento nella regolarità dell'aiuto in questione.

- ²⁹² Infatti, anzitutto, occorre sottolineare che, secondo una giurisprudenza costante, quando, come nella fattispecie, un aiuto non è stato notificato alla Commissione, l'inerzia di quest'ultima riguardo a tale misura è priva di significato (sentenze dell'11 novembre 2004, Demesa e Territorio Histórico de Álava/Commissione, C-183/02 P e C-187/02 P, EU:C:2004:701, punto 52, e del 27 settembre 2012, Fedecom/Commissione, T-243/09, non pubblicata, EU:T:2012:497, punto 93). Del resto, come emerge dalle constatazioni esposte infra ai punti da 294 a 296, la Commissione non è mai rimasta inattiva dopo aver ricevuto la denuncia depositata, nella causa in esame, dalla Corsica Ferries.
- ²⁹³ Inoltre, occorre ricordare che, il 27 giugno 2012, la Commissione ha informato la Repubblica francese della propria decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, sugli aiuti potenziali a favore della SNCM e della CMN contenuti nella CCSP e che tale decisione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 5 ottobre 2012. Anche supponendo che un operatore economico diligente, prima di tale pubblicazione, potesse far valere il legittimo affidamento nella concessione dell'aiuto in questione, questi non poteva più fondarsi a decorrere da detta pubblicazione. Infatti, l'avvio del procedimento d'indagine formale implica la sussistenza di seri dubbi da parte della Commissione circa la compatibilità dell'aiuto di cui trattasi con il diritto dell'Unione. Pertanto, un operatore economico diligente, a partire da tale momento, non può più far affidamento sulla continuità dell'aiuto (sentenza del 21 marzo 2013, Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, punto 47).
- ²⁹⁴ Infine, e in ogni caso, occorre constatare che, anche se, certamente, la durata del procedimento amministrativo è stata relativamente lunga, tuttavia, tale durata non può essere qualificata come irragionevole. Se è vero che i principi e il contesto sottesi alla decisione impugnata non sono sostanzialmente diversi da quelli sottesi alle precedenti decisioni della Commissione relative ai collegamenti marittimi con la Corsica, resta il fatto, tuttavia, che la causa in esame presentava una certa complessità e necessitava dell'accertamento di numerosi elementi di fatto, il che era reso più difficile dalla mancanza di notifica preventiva da parte delle autorità francesi.
- ²⁹⁵ In tale contesto va rilevato che, contrariamente a quanto sostiene la SNCM, la Commissione non ha atteso più di sei mesi prima di adottare una qualsiasi misura in seguito al deposito, il 27 settembre 2007, della denuncia della Corsica Ferries. La SNCM omette, infatti, di menzionare che tale denuncia è stata oggetto di integrazioni da parte della Corsica Ferries il 30 novembre e il 20 dicembre 2007, cosicché si deve ritenere che in meno di tre mesi, ossia il 13 marzo 2008, la Commissione abbia adottato una prima misura concreta nella fattispecie, inviando una richiesta di informazioni alle autorità francesi, alla quale queste ultime hanno risposto il 3 giugno 2008. Una seconda richiesta di informazioni è stata inviata dalla Commissione alle autorità francesi il 12 novembre 2008, alla quale esse hanno risposto il 14 gennaio 2009.
- ²⁹⁶ L'affermazione della SNCM secondo la quale la Commissione è poi rimasta inattiva per quasi tre anni, ossia fino al 13 ottobre 2011, data in cui ha inviato una terza richiesta di informazioni alle autorità francesi, è fuorviante. Infatti, il 20 maggio e il 16 luglio 2010, il 22 marzo e il 22 giugno 2011, la Commissione ha ricevuto informazioni supplementari da parte della Corsica Ferries a sostegno della sua denuncia, che la stessa ha dovuto esaminare e trattare. Le autorità francesi hanno risposto a questa terza richiesta di informazioni il 7 dicembre 2011. Il 15 dicembre 2011 e il 10 gennaio 2012, la Corsica Ferries ha trasmesso informazioni supplementari alla Commissione. Il 20 gennaio 2012 le autorità francesi hanno risposto a una quarta richiesta di informazioni della Commissione, ad esse inviata il 14 dicembre 2011.
- ²⁹⁷ Il periodo di circa cinque mesi, trascorso quindi fino al 27 giugno 2012, data della notifica, da parte della Commissione, alla Repubblica francese della decisione di avvio del procedimento d'indagine formale, non può essere qualificato come eccessivo. Lo stesso dicasi per il periodo di poco superiore a dieci mesi trascorso tra quest'ultima data e quella dell'adozione della decisione impugnata, il 2 maggio 2013. Al riguardo, va ricordato che le autorità francesi hanno presentato le loro osservazioni sulla decisione di avvio il 13 luglio e il 7 settembre 2012, che la Corsica Ferries, la SNCM e la CMN hanno

presentato anch'esse osservazioni su detta decisione, che sono state comunicate alle autorità francesi e sono state oggetto di commenti da parte di queste ultime con lettere del 14 novembre 2012 e del 3 gennaio, 16 gennaio e 12 febbraio 2013.

- 298 In quarto luogo, altrettanto inutilmente la SNCM fa valere la decisione del Conseil d'État (Consiglio di Stato) del 13 luglio 2012 e, più in particolare, il fatto che quest'ultimo avrebbe confermato, in tale decisione, la necessità di un'analisi globale del servizio di base e del servizio complementare.
- 299 Infatti, anzitutto, va sottolineato che, come emerge dalla giurisprudenza citata supra al punto 282, solo le istituzioni dell'Unione, e non il giudice di uno Stato membro, possono ingenerare un legittimo affidamento. In tale contesto, occorre ricordare che, come è già stato esposto supra al punto 176, la Commissione non avrebbe potuto essere, del resto, vincolata dall'interpretazione attribuita dal Conseil d'État (Consiglio di Stato) alle disposizioni del regolamento cabotaggio marittimo.
- 300 Inoltre, va rilevato che quando il Conseil d'État (Consiglio di Stato) ha pronunciato la sua decisione, il 13 luglio 2012, la Commissione aveva già deciso di avviare il procedimento d'indagine formale, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, relativamente agli aiuti potenziali a favore della SNCM e della CMN contenuti nella CCSP. Pertanto, e tenuto conto di quanto esposto supra al punto 293, va considerato che, fino a quando la Commissione non avesse adottato la sua decisione definitiva, qualsiasi legittimo affidamento sulla regolarità dell'aiuto in questione era escluso, indipendentemente da ciò che avesse potuto decidere il Conseil d'État (Consiglio di Stato).
- 301 Infine, va osservato che, come rileva opportunamente la Commissione, dalla fine del 2006, la questione della CSP per i collegamenti marittimi con la Corsica è stata oggetto di numerosi ricorsi dinanzi ai giudici francesi, che hanno dato luogo a varie inversioni giurisprudenziali e il cui epilogo è stato la sentenza del 6 aprile 2016 della cour administrative d'appel de Marseille (Corte amministrativa d'appello di Marsiglia) che annullava la sentenza del tribunal administratif de Bastia (Tribunale amministrativo di Bastia) del 24 gennaio 2008 nonché la delibera dell'assemblea di Corsica del 7 giugno 2007 e la decisione del presidente del consiglio esecutivo di Corsica adottata nella medesima data (v. supra, punti 17, 20 e 27).
- 302 Alla luce di quanto precede, il quarto motivo di ricorso deve essere respinto in quanto infondato.

Sul quinto motivo di ricorso, vertente sulla violazione del principio della parità di trattamento

- 303 Nell'ambito del quinto motivo, la SNCM sostiene che la decisione impugnata, imponendo alla Repubblica francese di recuperare le somme ad essa versate in applicazione della CCSP per il servizio complementare senza prevedere altre possibilità di compensazione per tale servizio, crea una disparità di trattamento ingiustificata tra essa e gli altri operatori di linee marittime tra la Corsica e il continente, che si tratti della CMN o dei concorrenti operanti al di fuori dell'ambito della CSP.
- 304 La Commissione e la Corsica Ferries concludono per il rigetto, in quanto infondato, del quinto motivo in esame.
- 305 Occorre ricordare che il rispetto del principio della parità di trattamento impone che situazioni analoghe non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, a meno che tale trattamento non sia obiettivamente giustificato (sentenze del 17 ottobre 1995, Fishermen's Organisations e a., C-44/94, EU:C:1995:325, punto 46, e del 30 marzo 2006, Spagna/Consiglio, C-87/03 e C-100/03, EU:C:2006:207, punto 48).
- 306 Nella fattispecie, è giocoforza constatare che nessuna delle due situazioni fatte valere dalla SNCM è tale da costituire una violazione del principio della parità di trattamento.

- 307 Infatti, in primo luogo, erroneamente la SNCM censura il fatto che, nella decisione impugnata, la Commissione abbia qualificato come aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno le compensazioni dalla stessa percepite per la fornitura del servizio complementare sulla linea Marsiglia-Propriano [v. punto I, lettera d), paragrafo 1.4, del capitolato d'oneri della CCSP] mentre non ha qualificato allo stesso modo le compensazioni che sarebbero state versate alla CMN per le «capacità supplementari che quest'ultima [metteva] a disposizione sulla stessa linea tra maggio e settembre».
- 308 Infatti, le «capacità supplementari» considerate dalla SNCM rientrano nel punto I, lettera d), paragrafo 1.3, sub i), del capitolato d'oneri della CCSP e costituiscono quindi parte integrante del servizio di base, e non del servizio complementare come sostiene la SNCM. Ciò è confermato in particolare da una delle tabelle contenute nel punto B «Presentazione degli anni tipo» dell'allegato 2 della CCSP, da cui emerge che il rafforzamento del servizio di base come previsto da tale disposizione del capitolato d'oneri era realizzato, in concreto, mediante l'aggiunta di una rotazione alla settimana delle navi mercantili miste della CMN, la *Kalliste* o la *Giolata*, alle rotazioni della sua nave mercantile mista, la *Scandola*. Orbene, come è già stato esposto supra ai punti 160 e 161, il servizio di base veniva eseguito utilizzando navi mercantili miste, mentre il servizio complementare veniva eseguito utilizzando traghetti.
- 309 Dato che il servizio complementare era fornito unicamente dalla SNCM e che solo le compensazioni versate per tale servizio sono state considerate dalla Commissione come aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno, è senza violare il principio della parità di trattamento che quest'ultima ha ordinato il recupero solo di tali compensazioni e non di quelle versate alla CMN per prestazioni rientranti nel servizio di base.
- 310 In secondo luogo, la SNCM fa valere erroneamente una presunta disparità di trattamento tra essa e gli operatori che offrono servizi di trasporto marittimo sui collegamenti Tolone-Corsica e Nizza-Corsica. Essa, infatti, non si trovava in una situazione analoga a quella di tali operatori, in quanto era l'unica a fornire il servizio complementare nell'ambito della CCSP e a beneficiare di una compensazione a tale titolo, mentre detti operatori rientravano nel regime di aiuti di carattere sociale considerato supra al punto 14. Si deve aggiungere che, a differenza di detta compensazione, tale regime di aiuti è stato dichiarato compatibile con il mercato interno dalla Commissione (v. supra, punto 14).
- 311 In tale contesto, altrettanto erroneamente la SNCM sostiene che dalla decisione impugnata risulta che essa è stata costretta a offrire talune capacità di trasporto sul collegamento Marsiglia-Corsica senza poter rivendicare alcuna compensazione, né in base alla CCSP né in base al regime di aiuti di carattere sociale, mentre le compagnie marittime operanti da Tolone o da Nizza potevano beneficiare di una compensazione in base a quest'ultimo regime. Tale situazione è infatti imputabile non già alla Commissione, bensì alle autorità francesi che, a decorrere dal 1° gennaio 2002, hanno organizzato il servizio pubblico di trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale secondo due modelli di gestione paralleli, ossia, da un lato, una convenzione per la CSP per le linee in partenza da Marsiglia, che dava luogo a una compensazione finanziaria per i concessionari, e, dall'altro, un sistema di aiuto sociale ai passeggeri trasportati per le linee in partenza da Nizza e da Tolone.
- 312 Ne consegue che il quinto motivo di ricorso deve essere respinto in quanto infondato.
- 313 Pertanto, il ricorso deve essere integralmente respinto in quanto infondato.

Sulle spese

³¹⁴ Ai sensi dell'articolo 134, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. La SNCM, risultata soccombente, deve essere condannata a sopportare, oltre alle proprie spese, quelle sostenute dalla Commissione e dalla Corsica Ferries, conformemente alla domanda di queste ultime.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Sesta Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) Il ricorso è respinto.**
- 2) La Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) sopporterà, oltre alle proprie spese, quelle sostenute dalla Commissione europea e dalla Corsica Ferries France SAS.**

Frimodt Nielsen

Collins

Valančius

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 1° marzo 2017.

Firme

Fatti	2
Attori principali	2
Servizio di trasporto marittimo tra la Francia continentale e la Corsica e convenzioni per la concessione di servizio pubblico	3
Procedimento dinanzi alla Commissione e decisione impugnata	6
Procedimento e conclusioni delle parti	11
In diritto	12
Osservazioni preliminari	12
Sul primo motivo di ricorso, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente ritenuto che il servizio complementare non costituisca un SIEG	14
Sulla prima parte, vertente sul fatto che la Commissione è incorsa in un errore di diritto esercitando un controllo dettagliato della necessità del servizio in relazione a un bisogno reale di servizio pubblico	14
– Sulla prima sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione non ha tenuto conto della sua prassi decisionale anteriore nonché della giurisprudenza	14
– Sulla seconda e sulla quarta sottoparte, vertenti sul fatto che la Commissione non ha tenuto conto dell'ampio margine di discrezionalità degli Stati membri nonché della portata della sentenza del 20 febbraio 2001, Analir e a. (C-205/99, EU:C:2001:107), e del regolamento cabotaggio marittimo	16
– Sulla terza sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione ha violato le regole sull'onere della prova	20
Sulla seconda parte, vertente sul fatto che la Commissione è incorsa in un errore di diritto, in un errore di fatto e in un errore manifesto di valutazione assimilando le capacità supplementari da fornire durante i periodi di punta a un servizio complementare e valutando tale servizio separatamente dal servizio di base ai fini del primo criterio Altmark	23
– Sulla prima sottoparte, vertente sul fatto che la CCSP non opera alcuna distinzione tra il servizio di base e il servizio complementare	23
– Sulla seconda sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente assimilato il servizio di base alle prestazioni offerte dalle navi mercantili e il servizio complementare a quelle offerte dai traghetti	25
– Sulla terza sottoparte, dedotta in subordine, vertente sul fatto che il servizio complementare è giustificato dal bisogno reale di servizio pubblico cui risponde il servizio di base	26
Sulla terza parte, dedotta in subordine, vertente sul fatto che il servizio complementare, considerato isolatamente, soddisfa il primo criterio Altmark	29
– Sulla prima sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione ha valutato erroneamente la sostituibilità dei servizi di trasporto passeggeri in partenza da Marsiglia con quelli in partenza da Tolone	30
– Sulla seconda sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione ha valutato erroneamente la carenza di iniziativa privata	33

– Sulla terza sottoparte, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente omesso di analizzare l'impatto che avrebbe avuto la soppressione del servizio complementare sull'offerta effettivamente constatata	35
– Sulla quarta sottoparte, vertente sul fatto che i concorrenti della SNCM operanti da Tolone non possono essere considerati come esercenti la propria attività in una situazione di libera concorrenza	35
Sulla quarta parte, dedotta in ulteriore subordine, vertente sul fatto che la Commissione non ha dimostrato che le prestazioni fornite per il servizio complementare non costituivano una normale operazione commerciale	36
Sul secondo motivo di ricorso, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente ritenuto che la CCSP non soddisfacesse il quarto criterio Altmark	37
Sul terzo motivo di ricorso, dedotto in subordine, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente calcolato l'importo dell'aiuto da recuperare	41
Sulla prima parte, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente omesso di tener conto, per stabilire l'importo dell'aiuto da recuperare, dei costi sostenuti per la fornitura del servizio complementare	42
Sulla seconda parte, vertente sul fatto che la Commissione ha erroneamente omesso di tener conto, per determinare l'importo dell'aiuto da recuperare, della sottocompensazione di cui è stato oggetto il servizio di base	43
Sulla terza parte, vertente sul fatto che la Commissione è incorsa in un errore manifesto di valutazione nella determinazione della quota di compensazione annua attribuibile al servizio complementare	43
Sul quarto motivo di ricorso, vertente sulla violazione del principio della tutela del legittimo affidamento	44
Sul quinto motivo di ricorso, vertente sulla violazione del principio della parità di trattamento	47
Sulle spese	49