



Il Tribunale dell'UE conferma l'obbligo della Francia di recuperare l'aiuto di EUR 220 milioni concesso alla SNCM per taluni servizi di trasporto marittimo effettuati tra Marsiglia e la Corsica

La Société Nationale Corse-Méditerranée («SNCM») è una compagnia di navigazione francese che effettua collegamenti regolari dalla Francia continentale. Con decisione del 2 maggio 2013¹, la Commissione ha qualificato come aiuti di Stato le compensazioni finanziarie versate alla SNCM e alla CMN («Compagnie méridionale de navigation») per i servizi di trasporto marittimo forniti tra Marsiglia e la Corsica negli anni 2007-2013, nell'ambito di una convenzione di servizio pubblico. Mentre le compensazioni versate alla SNCM e alla CMN per i servizi di trasporto forniti durante tutto l'anno («servizio cosiddetto "di base"») sono state ritenute compatibili con il mercato interno, la Commissione ha giudicato incompatibili le compensazioni versate alla SNCM per i servizi forniti da tale società durante i periodi di punta di traffico (servizio cosiddetto «complementare»).

La Commissione ha quindi disposto il recupero degli aiuti incompatibili, per un totale di EUR 220 milioni², al più tardi entro il 3 settembre 2013. Nell'estate del 2013, la Francia e la SNCM hanno proposto, ciascuna, un ricorso dinanzi al Tribunale dell'Unione europea al fine di ottenere l'annullamento di tale decisione.

Investita contemporaneamente di un ricorso d'inadempimento da parte della Commissione contro la Francia nell'ambito della medesima causa, la Corte di giustizia, con sentenza del 9 luglio 2015³, ha constatato che la Francia era venuta meno al suo obbligo di recuperare, nel termine impartito, l'aiuto di EUR 220 milioni concesso alla SNCM. Tuttavia, in tale sentenza, la Corte non ha valutato, nel merito, la controversia che è attualmente oggetto delle sentenze del Tribunale.

Con sentenze pronunciate in data odierna, il Tribunale conferma la decisione della Commissione e, pertanto, l'obbligo della Francia di recuperare l'aiuto di EUR 220 milioni.

Il Tribunale ricorda anzitutto che, **affinché una compensazione degli obblighi di servizio pubblico possa sottrarsi alla qualificazione come aiuto di Stato, devono essere soddisfatti cumulativamente vari criteri**⁴, tra cui, in particolare, i seguenti due: 1) l'impresa beneficiaria

¹ 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.

² Si ricordi che altre misure concesse dalla Francia a favore della SNCM sono state oggetto di una sentenza del Tribunale dell'11 settembre 2012 (causa [T-565/08](#), v. comunicato stampa [n. 115/12](#)) e di una sentenza della Corte del 4 settembre 2014 (cause [C-533/12](#) e [C-536/12](#), v. comunicato stampa [n. 115/14](#)). Tali sentenze hanno parzialmente annullato la decisione della Commissione secondo la quale, per diverse ragioni, gli aiuti concessi non dovevano essere recuperati presso la SNCM. Già prima della sentenza della Corte, la Commissione, in una nuova decisione del 20 novembre 2013, ha disposto il recupero degli importi contemplati dalle sentenze del Tribunale e della Corte (quest'ultima decisione riguarda, anch'essa, un importo di circa EUR 220 milioni). La SNCM ha proposto un ricorso dinanzi al Tribunale al fine di contestare la nuova decisione del 20 novembre 2013 (causa [T-1/15](#), ancora pendente dinanzi al Tribunale).

³ Sentenza della Corte del 9 luglio 2015, *Commissione/Francia* ([C-63/14](#), v. anche comunicato stampa [n. 82/15](#)).

⁴ Tali criteri sono tratti dalla sentenza della Corte del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg* ([C-280/00](#), v. anche comunicato stampa [n. 64/03](#)).

dev'essere effettivamente incaricata dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico e tali obblighi devono essere chiaramente definiti e 2) l'impresa beneficiaria dev'essere scelta nell'ambito di una procedura che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire i servizi di cui trattasi al costo minore per la collettività.

Nella sua decisione, la Commissione ha ritenuto, contrariamente alla SNCM e alla Francia, **che il primo di tali criteri non fosse soddisfatto per il servizio complementare e che il secondo non lo fosse per nessuno dei due tipi di servizio in questione. Il Tribunale conferma l'analisi della Commissione.**

Riguardo al **primo criterio**, il Tribunale considera che, affinché un'impresa di cabotaggio marittimo, attività oggetto di un regolamento dell'Unione⁵, possa essere incaricata della gestione di un servizio di interesse economico generale (SIEG) e, pertanto, dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, occorre, da un lato, che il servizio di cui trattasi risponda a un bisogno reale di servizio pubblico, dimostrato dall'insufficienza dei servizi regolari di trasporto in una situazione di libera concorrenza e, dall'altro, che la portata di tale servizio sia necessaria e proporzionata a detto bisogno. Orbene, nel caso di specie, le autorità francesi, contrariamente alla Commissione, non sono riuscite a dimostrare tali aspetti.

Inoltre, il Tribunale rileva, sempre nell'ambito del primo criterio, che la Commissione ha giustamente equiparato le capacità supplementari da fornire durante i periodi di punta ad un servizio complementare e ha valutato tale servizio separatamente dal servizio di base. Questa distinzione tra i servizi di trasporto da fornire durante tutto l'anno nell'ambito del servizio di base e le capacità supplementari da fornire in periodi di punta in quanto servizio complementare risulta chiaramente sia dal testo sia dalle modalità della convenzione di servizio pubblico.

Per quanto concerne il **secondo criterio**, il Tribunale ritiene, anche in questo caso, che la Commissione abbia correttamente analizzato la situazione. Infatti, da una serie di indizi convergenti risulta che la procedura d'appalto seguita nel caso della SNCM non ha manifestamente comportato una concorrenza aperta ed effettiva sufficiente, tale da consentire di selezionare il candidato in grado di fornire i servizi di trasporto marittimo in questione al costo minore per la collettività.

Infine, il Tribunale ritiene che la Commissione abbia correttamente calcolato l'importo dell'aiuto da recuperare.

IMPORTANTE: Contro la decisione del Tribunale, entro due mesi a decorrere dalla data della sua notifica, può essere proposta un'impugnazione, limitata alle questioni di diritto, dinanzi alla Corte.

IMPORTANTE: Il ricorso di annullamento mira a far annullare atti delle istituzioni dell'Unione contrari al diritto dell'Unione. A determinate condizioni, gli Stati membri, le istituzioni europee e i privati possono investire la Corte di giustizia o il Tribunale di un ricorso di annullamento. Se il ricorso è fondato, l'atto viene annullato. L'istituzione interessata deve rimediare all'eventuale lacuna giuridica creata dall'annullamento dell'atto.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna il Tribunale.

Il testo integrale delle sentenze ([T-366/13](#) e [T-454/13](#)) è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Eleonora Montserrat Pappalettere ☎ (+352) 4303 8575

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106

⁵ 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).