

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Terza Sezione)

15 giugno 2005 *

Nella causa T-349/03,

Corsica Ferries Francia SAS, con sede in Bastia (Francia), rappresentata dagli avv.ti S. Rodrigues e C. Scapel, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Commissione delle Comunità Europee, rappresentata dai sigg. C. Giolito e H. van Vliet, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

* Lingua processuale: il francese.

sostenuta da

Repubblica francese, rappresentata dal sig. G. de Bergues e dalla sig.ra S. Ramet, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

e da

Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) SA, con sede in Marsiglia (Francia), rappresentata inizialmente dall'avv. H. Tassy, successivamente dagli avv.ti O. d'Ormesson e A. Bouin,

intervenanti,

avente ad oggetto un ricorso diretto ad ottenere l'annullamento della decisione della Commissione 9 luglio 2003, 2004/166/CE, 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),

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Terza Sezione),

composto dal sig. M. Jaeger, presidente, dalla sig.ra V. Tiili e dal sig. O. Czúcz, giudici,

cancelliere: sig. I. Natsinas, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 18 novembre 2004,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Contesto normativo

1 Ai sensi dell'art. 87 CE:

«1. Salvo deroghe contemplate dal presente Trattato, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

(...)

3. Possono considerarsi compatibili con il mercato comune:

(...)

c) gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse (...).

2 La sezione 8 degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (GU 1997, C 205, pag. 5) dispone che la Commissione applica gli orientamenti in materia di ristrutturazione e salvataggio di imprese in difficoltà agli aiuti alla ristrutturazione per le imprese di navigazione.

3 Ai sensi degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (GU 1999, C 288, pag. 2; in prosieguo: gli «orientamenti»), applicabili dal 9 ottobre 1999, la Commissione indica le condizioni a cui gli aiuti in questione possono essere dichiarati compatibili con il mercato comune conformemente all'art. 87, n. 3, lett. c), CE. Ai sensi del punto 3.2.2 di tali orientamenti, le dette condizioni riguardano la natura di impresa in difficoltà del beneficiario, il ripristino della redditività, la prevenzione di indebite distorsioni della concorrenza indotte dall'aiuto, la limitazione dell'aiuto al minimo, l'imposizione di condizioni e di obblighi necessari affinché la concorrenza non venga falsata in misura contraria al comune interesse e la piena attuazione di un programma di ristrutturazione.

4 Il regolamento (CEE) del Consiglio 7 dicembre 1992, n. 3577, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi

fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364, pag. 7), impone agli Stati membri l'apertura dei mercati nazionali di cabotaggio. Ai sensi dell'art. 4 di tale regolamento, uno Stato membro, se conclude contratti di servizio pubblico, lo fa su base non discriminatoria per tutti gli armatori comunitari.

Fatti all'origine del ricorso

1. Società marittime in questione

- 5 La ricorrente è una società di navigazione che offre collegamenti marittimi regolari verso la Corsica a partire dalla Francia continentale (Tolone e Nizza) e dall'Italia (Savona e Livorno).
- 6 La Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) è una società marittima che garantisce collegamenti regolari verso la Corsica in partenza dalla Francia continentale (Nizza, Tolone e Marsiglia) e verso l'Africa del Nord (Tunisia e Algeria) in partenza dalla Francia continentale, nonché collegamenti stagionali, da aprile a settembre, verso la Sardegna.
- 7 La SNCM è oggi detenuta all'80% dalla Compagnie générale maritime et financière (CGMF) e al 20% dalla Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF). L'oggetto sociale della CGMF, di cui lo Stato francese detiene direttamente il 100% del capitale, consiste nell'autorizzare qualsiasi operazione di trasporto marittimo, armamento e noleggio di navi e qualsiasi assunzione di partecipazioni e operazione commerciale o industriale collegata, direttamente o indirettamente, a questo oggetto sociale.

- 8 La SNCM ha una partecipazione minoritaria nella Compagnie méridionale de navigation (CMN), una società marittima operativa tra Marsiglia e la Corsica, che è controllata dal gruppo Stef-TFE tramite la Compagnie méridionale de participation.

2. Obblighi di servizio pubblico relativi ai collegamenti marittimi tra la Francia continentale e la Corsica

- 9 Dal 1948 i servizi di trasporto marittimo regolari tra la Francia continentale e la Corsica sono garantiti nel quadro di obblighi di servizio pubblico.
- 10 Fino al 1976 i detti servizi erano prestati all'interno di un sistema disciplinato in parte dalla legislazione francese, che rientrava nell'ambito di un monopolio del cabotaggio alle navi battenti bandiera nazionale. In tale sistema, lo Stato versava alle compagnie prestatarie del servizio una sovvenzione forfettaria di equilibrio come corrispettivo degli obblighi di servizio pubblico ad esse imposti in relazione ai porti collegati, alla regolarità, alla frequenza, alla capacità di prestare il servizio, alle tariffe praticate e all'equipaggio della nave.
- 11 Nel 1976 la Francia ha ridefinito le condizioni di prestazione del servizio pubblico dei trasporti marittimi con la Corsica sulla base di un principio di continuità territoriale. In forza di questo principio vengono limitati gli svantaggi che scaturiscono dall'insularità della Corsica, mentre all'isola vengono garantiti i collegamenti in base a modalità il più possibile simili a quelle dei collegamenti continentali in senso proprio. È stato istituito un regime di concessioni, corredato da un capitolato di oneri relativi al servizio pubblico. Inoltre, il 31 marzo 1976 è stata stipulata una convenzione quadro con la SNCM e con la CMN per una durata di 25 anni, la cui scadenza è stata fissata al 31 dicembre 2001.

- 12 Tra il 1976 ed il 1982 il governo francese ha emanato, sul fondamento della detta convenzione quadro, le norme di dettaglio relative ai collegamenti marittimi.
- 13 La legge 30 luglio 1982, recante lo statuto speciale della Regione Corsica, ha trasferito all'assemblea parlamentare della Corsica la gestione della continuità territoriale in un quadro contrattuale con lo Stato francese. Successivamente, la legge 13 maggio 1991, recante lo statuto dell'ente territoriale della Corsica, ha dato piena competenza alla detta assemblea per il servizio dell'isola. Da allora, all'organizzazione dei collegamenti provvede l'Office des transports de la Corse (OTC).
- 14 Dal 1991 l'OTC e le due suddette compagnie concessionarie hanno stipulato due convenzioni quinquennali sulla base della convenzione quadro. La prima di tali convenzioni (in prosieguo: la «convenzione del 1991») ha precisato le modalità di esecuzione del servizio pubblico per gli anni 1991-1996 e la seconda (in prosieguo: la «convenzione del 1996») quelle per gli anni 1996-2001. Le dette convenzioni hanno inoltre stabilito le norme fondamentali in tema di versamento della sovvenzione forfettaria, che viene prelevata sulla dotazione di continuità territoriale come corrispettivo degli obblighi imposti alle due compagnie. Gli obblighi di servizio pubblico coprivano, all'epoca, tutti i collegamenti verso la Corsica a partire da tre porti della Francia continentale, vale a dire Nizza, Tolone e Marsiglia.
- 15 Nel 2001, conformemente al regolamento n. 3577/92, l'ente territoriale della Corsica ha indetto una gara d'appalto al fine di scegliere l'operatore incaricato di garantire, a partire dal 1° gennaio 2002, gli obblighi di servizio pubblico tra la Francia continentale e la Corsica nel quadro di un contratto di una durata di cinque anni, in cambio di compensazioni finanziarie. Tenuto conto dell'evoluzione della concorrenza sui collegamenti a partire da Tolone e da Nizza, l'ente territoriale della Corsica ha ritenuto che solo i collegamenti in partenza da Marsiglia dovessero essere sottoposti a tali obblighi di servizio pubblico.
- 16 La SNCM e la CMN si sono aggiudicate congiuntamente il detto contratto, dato che la ricorrente aveva ritirato la propria candidatura.

- 17 In forza di una «convenzione di delega di servizio pubblico» (in prosieguo: la «convenzione del 2002») stipulata con l'ente territoriale della Corsica e l'OTC, la SNCM e la CMN, in qualità di delegati, hanno l'obbligo di garantire, dal 1° gennaio 2002, la prestazione di servizi marittimi regolari sulle linee che collegano Marsiglia e la Corsica, a condizione del rispetto di determinati obblighi di servizio pubblico relativi alle frequenze, alle capacità, agli orari, alle tariffe (prezzi massimi in funzione delle stagioni, sconti obbligatori per alcune categorie di persone) e alla qualità del servizio. Ai sensi di tale convenzione, i detti obblighi sono adempiuti in cambio di una compensazione finanziaria «di riferimento» decrescente per ogni anno il cui importo, determinato sulla base di una previsione delle entrate, è oggetto di un adeguamento alla fine di ogni anno in funzione del divario tra le dette previsioni e le entrate reali. Ai sensi della convenzione, l'importo massimo della compensazione finanziaria per tutto il periodo interessato ammonta ad EUR 326,85 milioni per la SNCM e 128,2 milioni per la CMN, ossia un totale di EUR 455,05 milioni. La convenzione del 2002 dispone, inoltre, che la compensazione finanziaria definitiva annuale di ciascun delegato è limitata al disavanzo operativo di esercizio causato dagli obblighi di servizio pubblico tenuto conto di un rendimento ragionevole del capitale nautico impegnato in proporzione alla sua utilizzazione effettiva, rendimento ragionevole fissato al 15% del valore venale delle navi, come definito dalla convenzione. La convenzione del 2002 termina il 31 dicembre 2006, salvo un accordo di tutte le parti per porvi fine precedentemente.

Procedimento amministrativo

1. Aiuti a favore della SNCM per la compensazione di obblighi di servizio pubblico nell'ambito della convenzione del 1991 e della convenzione del 1996

- 18 Il 22 dicembre 1998, a seguito di denunce nei confronti degli aiuti concessi alla Corsica Marittima, controllata della SNCM, per il trasporto di passeggeri tra la Corsica e l'Italia, la Commissione comunicava alla Repubblica francese di aver

deciso di avviare il procedimento d'indagine formale degli aiuti di cui all'art. 93, n. 2, del Trattato CE (divenuto art. 88, n. 2, CE) (GU 1999, C 62, pag. 9). Tale causa è stata iscritta a ruolo con il numero C-78/98.

19 Il 28 febbraio 2001, a seguito di nuove denunce relative agli aiuti ricevuti dalla SNCM per coprire i costi dei suoi obblighi di servizio pubblico, la Commissione comunicava alla Repubblica francese di aver deciso di avviare il procedimento d'indagine formale degli aiuti di cui all'art. 88, n. 2, CE (GU 2001, C 117, pag. 9). Tale causa veniva iscritta a ruolo con il numero C-14/01.

20 Con decisione 30 ottobre 2001, 2002/149/CE, relativa agli aiuti pubblici corrisposti dalla Francia alla SNCM (GU 2002, L 50, pag. 66), la Commissione, concludendo i procedimenti avviati nelle cause C-78/98 e C-14/01, ha affermato che gli aiuti per un importo di EUR 787 milioni concessi alla SNCM per il periodo compreso tra il 1991 e il 2001, a titolo di compensazione degli obblighi di servizio pubblico garantiti dalla SNCM verso la Corsica a partire dai tre porti della Francia continentale, vale a dire Nizza, Tolone e Marsiglia, erano compatibili con il mercato comune, ai sensi dell'art. 86, n. 2, CE. Tale decisione non è stata oggetto di ricorso di annullamento dinanzi al Tribunale.

2. Aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione a favore della SNCM

21 Il 20 dicembre 2001 le autorità francesi hanno notificato alla Commissione un anticipo di tesoreria della CGMF alla SNCM per un importo di EUR 22,5 milioni a titolo di aiuto al salvataggio. Tale aiuto, già parzialmente versato alla SNCM, è stato registrato con il numero NN 27/2002 (ex N 849/2001).

- 22 Con lettera 18 febbraio 2002 la Repubblica francese ha notificato alla Commissione un progetto di aiuto alla ristrutturazione a favore della SNCM. L'aiuto alla ristrutturazione proposto consiste nella ricapitalizzazione della SNCM, tramite la CGMF, per un importo di EUR 76 milioni, portando così i fondi propri della SNCM da EUR 30 milioni a EUR 106 milioni. Il detto aiuto è stato registrato dalla Commissione quale aiuto notificato con il numero N 118/2002.
- 23 Con decisione 17 luglio 2002, C (2002) 2611 def., la Commissione ha autorizzato l'aiuto al salvataggio a favore della SNCM nell'ambito della fase preliminare di esame degli aiuti prevista dall'art. 88, n. 3, CE. Nella sua decisione la Commissione ha rilevato che l'aiuto notificato soddisfaceva i cinque criteri previsti a tale proposito dagli orientamenti, in particolare l'impegno da parte dello Stato francese a notificare un piano di ristrutturazione. Tale decisione non è stata oggetto di ricorso di annullamento dinanzi al Tribunale.
- 24 Con lettera 19 agosto 2002, inviata alla Repubblica francese, la Commissione, dopo aver rilevato, al termine di una fase preliminare di esame, che l'aiuto alla ristrutturazione notificato faceva sorgere alcuni dubbi in merito alla sua compatibilità con il mercato comune, ha deciso di avviare il procedimento d'indagine formale di cui all'art 88, n. 2, CE, conformemente agli artt. 4, n. 4, e 6 del regolamento (CE) del Consiglio 22 marzo 1999, n. 659, recante modalità di applicazione dell'articolo [88] del Trattato CE (GU L 83, pag. 1; in prosieguo: la «decisione di avviare il procedimento d'indagine formale»). L'aiuto notificato è stato registrato con il nuovo numero C 58/2002.
- 25 Con lettera 8 ottobre 2002, inviata il 15 ottobre con i suoi allegati, le autorità francesi hanno comunicato alla Commissione le loro osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento d'indagine formale.

- 26 L'11 dicembre 2002 la decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, accompagnata da una sintesi, è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità Europee* (GU C 308, pag. 29). Le parti interessate sono state invitate a presentare le loro osservazioni sul progetto di aiuto notificato entro un mese a partire da tale pubblicazione.
- 27 Con lettera 8 gennaio 2003 la ricorrente ha presentato alla Commissione le sue osservazioni scritte in merito alla decisione di avviare il procedimento d'indagine formale. D'altra parte, la Commissione ha ricevuto osservazioni dal gruppo Stef-TFE e da vari enti territoriali. La Commissione ha trasmesso tutte le osservazioni ricevute alla Repubblica francese dando a quest'ultima la possibilità di commentarle.
- 28 Il 4 febbraio 2003 la Commissione, su richiesta della ricorrente, ha tenuto una riunione con quest'ultima, durante la quale essa le ha presentato documenti ulteriori.
- 29 Con lettera 10 febbraio 2003 le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione le loro argomentazioni per dimostrare che il progetto di aiuto rispettava gli orientamenti e una descrizione dei nuovi impegni sull'evoluzione dell'organico e dei salari, sul controllo dei consumi intermedi e sulla politica tariffaria della SNCM.
- 30 Con lettera 13 febbraio 2003 le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione i loro commenti sulle osservazioni della ricorrente e della Stef-TFE.

- 31 Con lettera 21 febbraio 2003 le autorità francesi hanno risposto alle domande supplementari poste nella lettera della Commissione del 10 febbraio 2003.
- 32 Con fax inviato il 27 maggio 2003 le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione i loro commenti sui documenti che la ricorrente aveva consegnato alla Commissione il 4 febbraio 2003 e che quest'ultima aveva ritrasmesso alle autorità francesi con lettera 21 febbraio 2003.
- 33 Il 9 luglio 2003 la Commissione ha adottato la decisione 2004/166/CE, concernente l'aiuto alla ristrutturazione che la Francia prevede di mettere ad esecuzione a favore della SNCM (GU 2004, L 61, pag. 13), che è oggetto del presente ricorso di annullamento (in prosieguo: la «decisione impugnata»).
- 34 Il dispositivo della decisione impugnata è formulato come segue:

«Articolo 1

L'aiuto alla ristrutturazione che la Francia prevede di mettere ad esecuzione a favore della [SNCM] è compatibile con il mercato comune, alle condizioni di cui agli articoli da 2 a 5.

Articolo 2

La SNCM si astiene, a partire dalla notifica della presente decisione e fino al 31 dicembre 2006, da acquisire nuove navi e firmare contratti di costruzione, ordinazione o locazione per altre navi, nuove o rimesse a nuovo.

La SNCM può, a partire dalla notifica della presente decisione e fino al 31 dicembre 2006, operare soltanto le 11 navi che l'impresa SNCM possiede già, cioè: Napoléon Bonaparte, Danielle Casanova, Île de Beauté, Corse, Liamone, Aliso, Méditerranée, Pascal Paoli, Paglia Orba, Monte Cinto e Monte d'Oro.

Se la SNCM deve sostituire, a causa di eventi indipendenti dalla sua volontà, una delle sue navi entro il 31 dicembre 2006, la Commissione potrà autorizzare tale sostituzione sulla base di una notifica debitamente motivata dalla Francia.

Articolo 3

Il gruppo SNCM cede tutte le sue partecipazioni dirette e indirette nelle società seguenti:

— Amadeus France,

- Compagnie Corse-Méditerranée,

- società civile immobiliare Schuman,

- Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations,

- SOMECA.

Anziché cedere le sue partecipazioni nella Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations, la SNCM può vendere l'attivo unico di questa società, Southern Trader, e chiudere questa filiale.

Le cessioni possono essere fatte, a scelta delle autorità francesi, sia mediante offerta pubblica di vendita, sia per appello a manifestazione d'interesse con pubblicità preliminare e un termine di risposta di almeno due mesi.

La Francia comunica alla Commissione le prove dell'insieme delle cessioni. La debolezza delle offerte che la SNCM riceverà non potrà essere invocata per non procedere alle cessioni. In caso d'assenza d'offerta e se la Francia può dimostrare che tutte le misure di pubblicità necessarie sono state adottate, la condizione considerata al primo comma sarà considerata riempita.

Articolo 4

Per tutte le linee a destinazione della Corsica, la SNCM si astiene, a partire dalla notifica della presente decisione e fino al 31 dicembre 2006, da ogni politica tariffaria per le tariffe pubblicate volta ad offrire prezzi più bassi di quelli di ciascuno dei suoi concorrenti per destinazioni e servizi equivalenti e per date identiche.

La Commissione si riserva il diritto di avviare la procedura d'indagine per ogni inadempimento constatato alle condizioni previste dalla presente decisione, in particolare alla condizione di cui al primo comma.

La condizione di cui al primo comma è soddisfatta se[,] ogni giorno, i prezzi più bassi pubblicati dalla SNCM sono superiori ai prezzi promozionali più bassi pubblicati da ciascuno dei suoi concorrenti, per destinazioni e servizi equivalenti.

La condizione di cui al primo comma non si applica più dal momento che i prezzi dei detti concorrenti diventano superiori alle tariffe della SNCM in vigore in occasione dell'anno di riferimento 1996, corretti dell'inflazione.

Ogni anno entro il 30 giugno la Francia comunica alla Commissione tutti gli elementi necessari per dimostrare che questa condizione è stata effettivamente soddisfatta per l'anno civile precedente, per tutte le traversate verso o dalla Corsica.

Articolo 5

Conformemente agli impegni assunti dalle autorità francesi nel piano di ristrutturazione, i numeri annuali di rotazioni di navi sui diversi collegamenti marittimi con la Corsica sono limitati fino al 31 dicembre 2006 alle soglie previste alla tabella 3 della presente decisione, salvo per ragioni eccezionali e non imputabili alla SNCM, che la costringerebbero a rinviare alcune rotazioni su altri porti e salvo cambiamento degli obblighi di servizio pubblico gravanti sull'impresa.

Articolo 6

La Francia è autorizzata a ricapitalizzare la SNCM con un primo versamento dell'importo di 66 milioni di euro a partire dalla notifica della presente decisione.

Fino alla fine del periodo di ristrutturazione, cioè fino al 31 dicembre 2006, la Commissione potrà decidere, su richiesta delle autorità francesi, di autorizzare ulteriormente un secondo pagamento alla SNCM che corrisponderà alla differenza tra i 10 milioni di euro restanti e il ricavo delle cessioni imposte all'articolo 3, secondo le modalità di cui a detto articolo.

Tale decisione potrà essere presa soltanto se le azioni imposte all'articolo 3 sono state effettuate, [se] il ricavo delle cessioni non supera 10 milioni di euro e sempre che le condizioni stipulate agli articoli 2, 4 e 5 siano state rispettate, a prescindere dal potere della Commissione di avviare se necessario il procedimento d'indagine formale nei confronti dell'inosservanza di una di esse. In caso contrario, la seconda tranche dell'aiuto non sarà versata.

Articolo 7

La Francia informa la Commissione, entro sei mesi a decorrere dalla notifica della presente decisione, delle misure adottate per conformarsi.

(...».

Procedimento e conclusioni delle parti

- 35 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale il 13 ottobre 2003, la ricorrente ha proposto il presente ricorso.
- 36 Con atto depositato presso la cancelleria il 3 febbraio 2004, la Repubblica francese ha chiesto di intervenire a sostegno delle conclusioni della Commissione.
- 37 Con atto depositato presso la cancelleria il 26 febbraio 2004, la SNCM ha chiesto di intervenire a sostegno delle conclusioni della Commissione.
- 38 Con ordinanza 10 marzo 2004 la Repubblica francese è stata ammessa ad intervenire.

- 39 Con ordinanza 30 marzo 2004 la SNCM è stata ammessa ad intervenire.
- 40 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Terza Sezione) ha deciso di passare alla fase orale e, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento, ha invitato le parti a rispondere ad alcuni quesiti scritti. Le parti hanno ottemperato a tali richieste entro i termini impartiti.
- 41 Nelle loro risposte, le parti hanno informato il Tribunale del fatto che la Commissione aveva adottato, l'8 settembre 2004, la decisione C (2004) 3359 def. (in prosieguo: la «decisione 8 settembre 2004»), che modificava la decisione impugnata. A seguito di un quesito scritto supplementare del Tribunale, le parti principali sono state indotte a prendere posizione in merito all'incidenza di tale decisione sul presente ricorso.
- 42 Le parti hanno svolto le loro difese orali e hanno risposto ai quesiti orali del Tribunale all'udienza del 18 novembre 2004.
- 43 La ricorrente conclude che il Tribunale voglia:
- annullare la decisione impugnata;

 - condannare la Commissione alle spese.

44 La Commissione, sostenuta dalla Repubblica francese e dalla SNCM, intervenienti, conclude che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso;

- condannare la ricorrente alle spese.

In diritto

45 A sostegno del presente ricorso di annullamento la ricorrente deduce due motivi. Il primo motivo verte sulla violazione dell'art. 253 CE in quanto la decisione impugnata è insufficientemente motivata. Il secondo motivo riguarda la violazione dell'art. 87, n. 3, lett. c), CE del regolamento n. 659/1999 e degli orientamenti, in quanto la decisione impugnata contiene errori di fatto ed errori manifesti di valutazione.

46 In via preliminare, occorre tuttavia esaminare l'eventuale incidenza della decisione 8 settembre 2004 sul presente ricorso.

1. Osservazione preliminare relativa all'incidenza della decisione 8 settembre 2004 sul presente ricorso

47 Occorre rilevare che, ai sensi della sua decisione 8 settembre 2004, la Commissione ha modificato la decisione impugnata al fine di consentire alla SNCM, come essa

espone al punto 2 di tale nuova decisione, da un lato, di sostituire la nave *Asco* con la nave *Aliso* nell'elenco delle navi di cui all'art. 2 della decisione impugnata, vale a dire l'elenco delle navi che la SNCM è autorizzata ad utilizzare durante il periodo della ristrutturazione e, dall'altro, di cedere, alla luce delle difficoltà riscontrate per vendere la nave *Asco*, sia quest'ultima sia la nave *Aliso*.

48 Tuttavia, dev'essere ricordato che, secondo la giurisprudenza, nell'ambito del ricorso di annullamento ai sensi dell'art. 230 CE, la legittimità di un atto comunitario dev'essere valutata in base alla situazione di fatto o di diritto esistente al momento in cui l'atto è stato adottato (sentenza del Tribunale 25 giugno 1998, cause riunite T-371/94 e T-394/94, *British Airways e a./Commissione*, Racc. pag. II-2405, punto 81).

49 D'altra parte non risulta, nel caso di specie, che la decisione 8 settembre 2004 abbia avuto l'effetto di rendere privi di oggetto alcuni dei motivi e degli argomenti dedotti dalla ricorrente a sostegno del presente ricorso. Del resto, interrogate su tale punto da un quesito scritto del Tribunale, né la ricorrente né la Commissione hanno addotto un tale effetto.

50 Alla luce di ciò, occorre rilevare che la decisione 8 settembre 2004 non incide in alcun modo sul presente ricorso di annullamento della decisione impugnata.

2. Sul primo motivo, vertente sulla violazione dell'art. 253 CE in quanto la decisione impugnata è insufficientemente motivata

51 Con il presente motivo, la ricorrente sostiene che la decisione impugnata è insufficientemente motivata per quanto riguarda la natura della misura di aiuto in

questione e il carattere di compensazione per servizio pubblico di una parte dell'aiuto, l'eliminazione dei dubbi che hanno causato l'avvio del procedimento d'indagine formale, la valutazione del ripristino della redditività, il carattere realistico delle ipotesi di ristrutturazione previste e la determinazione delle partecipazioni non strategiche.

Osservazioni preliminari relative alla portata del motivo

52 Occorre ricordare che, secondo la giurisprudenza, il motivo vertente sulla violazione dell'art. 253 CE è distinto da quello relativo all'errore manifesto di valutazione. Infatti, mentre il primo, che si riferisce ad un difetto o ad un'insufficienza di motivazione, rientra nella violazione delle forme sostanziali, ai sensi dell'art. 230 CE, e costituisce un motivo di ordine pubblico che dev'essere sollevato d'ufficio dal giudice comunitario, il secondo, che verte sulla legittimità nel merito di una decisione, è sussumibile nella violazione di una norma di diritto relativa all'applicazione del Trattato, ai sensi del medesimo art. 230 CE, e può essere esaminato dal giudice comunitario solo se è dedotto dal ricorrente. L'obbligo di motivazione, pertanto, costituisce una questione distinta da quella della fondatezza della motivazione (sentenze della Corte 2 aprile 1998, causa C-367/95 P, Commissione/Sytraval e Brink's France, Racc. pag. I-1719, punto 67; 22 marzo 2001, causa C-17/99, Francia/Commissione, Racc. pag. I-2481, punto 35, e 29 aprile 2004, causa C-159/01, Paesi Bassi/Commissione, Racc. pag. I-4461, punto 65; sentenza del Tribunale 13 gennaio 2004, causa T-158/99, Thermenhotel Stoiser Franz e a./Commissione, Racc. pag. II-1, punto 97).

53 Nel caso di specie si deve necessariamente rilevare che, con il primo motivo, la ricorrente si limita a far valere, come risulta esplicitamente dal titolo del motivo stesso nel ricorso («Violazione delle forme sostanziali: difetto di motivazione») e dagli sviluppi riportati in quest'ultimo, in particolare ai punti 17, 18 e 43 del ricorso — i quali menzionano rispettivamente la violazione delle forme sostanziali, la giurisprudenza relativa all'art. 253 CE e la necessità di annullare la decisione impugnata riguardo alla «legittimità esterna» della stessa —, nonché dal terzo e

quarto paragrafo della sintesi del ricorso prodotta dalla ricorrente — i quali menzionano l'esistenza di un «difetto di motivazione» in merito ai suddetti punti -, che la decisione impugnata, per determinati aspetti, è insufficientemente motivata in violazione dell'art. 253 CE.

- 54 Occorre rilevare che la portata così conferita al presente motivo non è contestata dalle parti. Infatti, va osservato che, in risposta alle osservazioni della Commissione e della Repubblica francese a tale proposito, la ricorrente ricorda, come risulta dal punto 3 della replica, che con tale motivo essa contesta alla Commissione un «difetto» o un «inadempimento» all'obbligo di motivazione.
- 55 Del resto, dal ricorso risulta che la distinzione tra l'obbligo di motivazione e l'errore manifesto di valutazione è ben nota alla ricorrente, poiché, dopo aver dedicato il primo motivo a rimettere in discussione la sufficienza della motivazione della decisione impugnata, essa fa valere, con il suo secondo motivo (intitolato «Violazione del Trattato CE e delle norme di attuazione: errori materiali di fatto ed errori manifesti di valutazione»), vertente sulla violazione dell'art. 87, n. 3, CE e degli orientamenti, che la decisione impugnata contiene errori manifesti di valutazione. La stessa distinzione risulta nella sintesi del ricorso, in cui la ricorrente indica, al punto 3, che «il ricorso è diretto ad ottenere l'annullamento della decisione impugnata per il duplice motivo che essa è viziata da un difetto di motivazione e da errori materiali e manifesti di valutazione». Allo stesso modo, nella replica, dopo aver preso conoscenza delle osservazioni presentate dalla Commissione e dalla Repubblica francese su tale punto, la ricorrente afferma nuovamente di contestare, da un lato, alcuni inadempimenti all'obbligo di motivazione e, dall'altro, errori manifesti di valutazione.
- 56 Alla luce di ciò, il primo motivo dedotto dalla ricorrente a sostegno del presente ricorso dev'essere inteso nel senso che verte esclusivamente su una violazione dell'art. 253 CE in quanto la decisione impugnata è insufficientemente motivata su un determinato numero di punti, tenuto conto del fatto che le censure dedotte dalla ricorrente e dirette a contestare la fondatezza della decisione impugnata sono riprese nell'ambito del secondo motivo.

- 57 Tuttavia, si deve necessariamente rilevare che, come afferma giustamente la Commissione, sostenuta su tale punto dalla Repubblica francese, varie censure ed argomenti dedotti dalla ricorrente nell'ambito del primo motivo sono diretti a dimostrare non l'insufficienza della motivazione della decisione impugnata, bensì la sua erroneità. Così facendo, con il pretesto di contestare la motivazione della decisione impugnata, la ricorrente contesta, in realtà, la sua fondatezza.
- 58 Orbene, come la Corte ha già dichiarato, per verificare il rispetto dell'obbligo di motivazione non occorre che il Tribunale esamini la legittimità nel merito dei motivi dedotti dalla Commissione per giustificare la sua decisione (sentenza Francia/Commissione, citata supra al punto 52, punto 38).
- 59 Ne consegue che, nell'ambito di un motivo vertente su un difetto o su un'insufficienza di motivazione, le censure e gli argomenti diretti a contestare la fondatezza della decisione impugnata sono ininfluenti e non pertinenti (v., in tal senso, sentenza Thermenhotel Stoiser Franz e a./Commissione, citata supra al punto 52, punto 97; sentenze del Tribunale 20 aprile 1999, cause riunite da T-305/94 a T-307/94, da T-313/94 a T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 e T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij e a./Commissione, Racc. pag. II-931, punto 389; 28 febbraio 2002, causa T-86/95, Compagnie générale maritime e a./Commissione, Racc. pag. II-1011, punto 425, e 30 settembre 2003, cause riunite T-191/98 e da T-212/98 a T-214/98, Atlantic Container Line e a./Commissione, Racc. pag. II-3275, punti 1175 e 1176).
- 60 D'altra parte, poiché la ricorrente ha confermato esplicitamente che il primo motivo verteva esclusivamente su un difetto di motivazione e dalla presentazione del ricorso risulta che la detta ricorrente è consapevole della distinzione tra il difetto di motivazione e l'erroneità della motivazione stessa, non spetta al Tribunale riquilibrare le censure fatte valere nell'ambito del presente motivo dirette, in realtà, a contestare la fondatezza della decisione impugnata. Tale considerazione è valida a maggior ragione in un caso in cui, come nella fattispecie in esame, la ricorrente deduce un secondo motivo vertente sull'esistenza di errori manifesti di valutazione, nel cui ambito alcune delle censure sono sviluppate nuovamente al fine di contestare la fondatezza della decisione impugnata.

- 61 Di conseguenza, nell'ambito del presente motivo occorre esaminare unicamente se la decisione impugnata sia adeguatamente motivata. Le censure e gli argomenti della ricorrente sviluppati nell'ambito di tale motivo, che sono diretti, in realtà, a contestare la fondatezza di tale decisione, dovranno essere respinti in quanto non pertinenti.

Sulle censure relative alla motivazione della decisione impugnata

Osservazioni preliminari

- 62 Occorre ricordare che, secondo una costante giurisprudenza, la portata dell'obbligo di motivazione dipende dalla natura dell'atto in questione e dal contesto nel quale esso è stato adottato. La motivazione deve fare apparire in modo chiaro e non equivoco l'iter logico dell'istituzione in modo da consentire, da una parte, agli interessati di conoscere le giustificazioni della misura adottata per poter difendere i loro diritti e verificare se la decisione sia fondata oppure no e, dall'altra, al giudice comunitario di esercitare il suo controllo di legittimità (sentenza Commissione/Sytraval e Brink's France, citata supra al punto 52, punto 63; sentenze del Tribunale 6 marzo 2003, cause riunite T-228/99 e T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commissione, Racc. pag. II-435, punto 278, e 14 gennaio 2004, causa T-109/01, Fleuren Compost/Commissione, Racc. pag. II-127, punto 119).
- 63 La motivazione non deve necessariamente specificare tutti gli elementi di fatto e di diritto pertinenti, in quanto la questione se la motivazione di un atto soddisfi i requisiti dell'art. 253 CE va valutata alla luce non solo del suo tenore, ma anche del suo contesto nonché del complesso delle norme giuridiche che disciplinano la materia (sentenza Francia/Commissione, citata supra al punto 52, punto 36; sentenze del Tribunale 15 giugno 2000, cause riunite T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, da T-600/97 a T-607/97, T-1/98, da T-3/98 a T-6/98 e T-23/98, Alzetta e a./Commissione, Racc. pag. II-2319, punto 175, e Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commissione, citata supra al punto 62, punto 279).

- 64 In particolare, la Commissione non è obbligata a prendere posizione su tutti gli argomenti che gli interessati fanno valere dinanzi ad essa, ma le è sufficiente esporre i fatti e le considerazioni giuridiche aventi un ruolo essenziale nell'economia della decisione (sentenze del Tribunale 8 giugno 1995, causa T-459/93, Siemens/Commissione, Racc. pag. II-1675, punto 31, e Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commissione, citata supra al punto 62, punto 280). Così, la Corte ha già dichiarato che la Commissione non era tenuta a prendere posizione sugli elementi che erano manifestamente non pertinenti, privi di senso o chiaramente secondari (sentenza Commissione/Sytraval e Brink' s France, citata supra al punto 52, punto 64).
- 65 Applicato alla qualificazione di una misura di aiuto, l'obbligo di motivazione richiede che siano indicate le ragioni in base alle quali la Commissione considera che la misura di cui trattasi rientra nella sfera di applicazione dell'art. 87, n. 1, CE (citata sentenza Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commissione, punto 281).
- 66 Per quanto riguarda la compatibilità di un aiuto di Stato alla ristrutturazione con l'art. 87, n. 3, lett. c), CE, dalla giurisprudenza risulta che l'obbligo di motivazione è soddisfatto qualora la decisione della Commissione indichi i motivi in base ai quali essa ritiene che gli aiuti siano giustificati riguardo alle condizioni previste dagli orientamenti, in particolare l'esistenza di un piano di ristrutturazione, una prova soddisfacente della redditività a lungo termine e la proporzionalità degli aiuti rispetto al contributo del beneficiario dello stesso (v., in tal senso, sentenza Francia/Commissione, citata supra al punto 52, punto 37, e sentenza del Tribunale 30 aprile 1998, causa T-214/95, Vlaamse Gewest/Commissione, Racc. pag. II-717, punto 102; v., per quanto riguarda altre discipline comunitarie in materia di aiuti di Stato, sentenza Fleuren Compost/Commissione, citata supra al punto 62, punto 125).
- 67 Alla luce di tali principi dev'essere esaminata la questione se la decisione impugnata sia sufficientemente motivata nel caso di specie.

Sulla natura della misura in questione e sul carattere di compensazione per servizio pubblico di una parte dell'aiuto

- 68 La ricorrente fa valere che la decisione impugnata è insufficientemente motivata per quanto riguarda la determinazione dell'importo della sottocompensazione per servizio pubblico. Essa afferma che la Commissione non le ha comunicato la perizia utilizzata a tal fine, che la decisione impugnata non spiega la ragione per cui la dotazione per deprezzamento della *Liamone* sia presa in considerazione, sebbene tale nave non sia stata necessaria per esercitare la delega di servizio pubblico, e che essa non consente di determinare la quota reale della compensazione per servizio pubblico nell'importo totale dell'aiuto.
- 69 Occorre anzitutto rilevare che, al punto 259 della decisione impugnata, la Commissione ha affermato che, indipendentemente dalla necessità di analizzare l'aiuto a titolo di aiuto alla ristrutturazione, la parte dell'aiuto corrispondente alla sottocompensazione per servizio pubblico per il periodo 1991-2001 era compatibile con il mercato comune ai sensi dell'art. 86, n. 2, CE.
- 70 Risulta che, ai fini di determinare l'importo della sottocompensazione per servizio pubblico, la Commissione ha calcolato, ai punti 256 e 257 della decisione impugnata, l'importo delle perdite subite dalla SNCM tra il 1991 e il 2001 per tutti i servizi della Corsica soggetti all'obbligo di servizio pubblico. A tale proposito essa spiega che, per il periodo 1991-1999, si è basata sul risultato al lordo dell'imposta per il servizio della Corsica, quale determinato nella perizia utilizzata nell'ambito della decisione 2002/149, diminuito delle plusvalenze realizzate sulle navi, mentre, per il periodo 2000-2001, non coperto dalla suddetta perizia, essa stessa ha ricalcolato, secondo l'approccio seguito nella decisione 2002/149, il risultato al lordo dell'imposta sul servizio della Corsica, deducendo gli accantonamenti per ristrutturazione già contabilizzati nelle spese di ristrutturazione notificate, non essendo stata effettuata alcuna cessione di materiale navale durante questi due anni. Per quanto riguarda le eventuali perdite relative al 2002 sul servizio Marsiglia-Corsica, la Commissione indica che tali perdite non possono essere prese in considerazione, «tenuto conto del

fatto che, dal 1° gennaio 2002, le tariffe di esercizio per il servizio della Corsica a partire da Marsiglia e gli importi della compensazione finanziaria sono stati definiti tra le autorità pubbliche e la SNCM in modo contrattuale, contrariamente a ciò che è prevalso per le convenzioni del 1991 e del 1996».

- 71 Su tale base, la Commissione conclude, al punto 258 della decisione impugnata, che il cumulo dei risultati corretti delle plusvalenze realizzate sulle navi vendute durante questo periodo e delle spese di ristrutturazione si eleva per tutto il periodo 1991-2001 a EUR 53,48 milioni. La sintesi del calcolo effettuato dalla Commissione è riportata al punto 257, tabella 11, della decisione impugnata.
- 72 Tuttavia, al punto 260 della decisione impugnata la Commissione ha affermato che, poiché le autorità francesi avevano notificato un aiuto di un importo più elevato, pari a EUR 76 milioni, a titolo di aiuto alla ristrutturazione, e il procedimento d'indagine formale previsto dall'art. 88, n. 2, CE era stato avviato a questo titolo, bisognava esaminare l'aiuto in questione nella sua totalità quale aiuto alla ristrutturazione. Il detto esame è riportato nei punti 261-367 della decisione impugnata.
- 73 Alla luce di ciò, la censura della ricorrente vertente sul fatto che la decisione impugnata non è adeguatamente motivata per quanto riguarda il rispetto delle condizioni previste dall'art. 86, n. 2, CE dev'essere respinta in quanto ininfluente. Infatti, poiché la Commissione ha affermato che occorre valutare l'insieme dell'aiuto di EUR 76 milioni, compresa la parte corrispondente alla sottocompensazione per servizio pubblico pari ad un importo di EUR 53,48 milioni, quale aiuto alla ristrutturazione nell'ambito dell'esame oggetto dei punti 261-367 della decisione impugnata, un difetto di motivazione relativo alla compatibilità dell'importo di tale sottocompensazione con l'art. 86, n. 2, CE non può provocare, di per sé, l'annullamento della decisione impugnata, poiché quest'ultima è motivata dai punti relativi alla valutazione dell'aiuto quale aiuto alla ristrutturazione.

- 74 Per contro, occorre esaminare la censura della ricorrente relativa all'insufficienza di motivazione della decisione impugnata per quanto riguarda la determinazione dell'importo della sottocompensazione per servizio pubblico. Infatti, al punto 327 della decisione impugnata la Commissione ha affermato, nell'ambito della valutazione del carattere minimo dell'aiuto riguardo agli orientamenti, che la parte dell'aiuto corrispondente alla detta sottocompensazione era necessaria per la ristrutturazione della SNCM. In tal senso, un eventuale difetto di motivazione riguardo alla determinazione dell'importo della sottocompensazione per servizio pubblico è idoneo ad incidere sulla valutazione dell'aiuto quale aiuto alla ristrutturazione.
- 75 A tale proposito, tuttavia, si deve necessariamente rilevare che la motivazione riportata ai punti 256-260 della decisione impugnata, che fa risultare contemporaneamente i criteri presi in considerazione dalla Commissione per determinare l'importo della sottocompensazione per servizio pubblico nonché il metodo di calcolo utilizzato a tal fine, è tale da consentire agli interessati di conoscere le giustificazioni della misura adottata, per poter difendere i loro diritti e verificare se la decisione impugnata sia fondata oppure no e al giudice comunitario di esercitare il suo controllo di legittimità.
- 76 Nessuno degli argomenti e delle censure fatti valere dalla ricorrente è tale da rimettere in discussione tale conclusione.
- 77 Per quanto riguarda, in primo luogo, la mancata comunicazione alla ricorrente della perizia da parte della Commissione, il Tribunale rileva che tale affermazione non è pertinente per provare un'eventuale violazione dell'obbligo di motivazione. Infatti, anche supponendo che una tale mancata comunicazione sia dimostrata, essa non può costituire in alcun modo un difetto o un'insufficienza di motivazione della decisione impugnata. Adducendo questo, la ricorrente potrebbe tutt'al più far valere un'eventuale violazione del suo diritto di accesso agli atti, violazione che riguarderebbe non la motivazione, bensì il rispetto dei diritti della difesa. Tuttavia dev'essere rilevato che la ricorrente non fa valere una simile violazione dei suoi

diritti della difesa, il che non è contestato. Orbene, un tale motivo non rientra nella violazione delle forme sostanziali e non dev'essere sollevato d'ufficio (v. sentenza del Tribunale 8 luglio 2004, cause riunite T-67/00, T-68/00, T-71/00 e T-78/00, JFE Engineering/Commissione, Racc. pag. II-2501, punto 425, e la giurisprudenza citata).

- 78 Sebbene la ricorrente faccia valere, con tale affermazione, di non essere stata in grado di comprendere l'iter logico che ha condotto la Commissione a determinare l'importo della sottocompensazione per servizio pubblico, è sufficiente rilevare che l'iter logico della Commissione su tale punto figura in maniera chiara ed esplicita, come è stato esposto supra ai punti 256-258 della decisione impugnata.
- 79 Per quanto riguarda la circostanza addotta secondo cui la Commissione non poteva fondarsi validamente sulla perizia in questione per gli anni 2000 e 2001 e il fatto che i conti provvisori utilizzati dalla Commissione per questi due anni sarebbero diversi da quelli definitivi pubblicati, si tratta di censure che riguardano la fondatezza del metodo utilizzato dalla Commissione e che, pertanto, non sono pertinenti nell'ambito del presente motivo vertente su un'insufficienza di motivazione.
- 80 Per quanto riguarda, in secondo luogo, l'asserito difetto di motivazione riguardo alla presa in considerazione della dotazione per deprezzamento della *Liamone*, sebbene tale nave non sia stata necessaria per esercitare la delega di servizio pubblico, va rilevato che tale affermazione si basa su una lettura erronea della decisione impugnata. Infatti, dal punto 257, tabella 11, della decisione impugnata risulta chiaramente che, contrariamente a quanto sostiene la ricorrente, la Commissione non ha tenuto conto di tale dotazione ai fini di determinare l'importo della sottocompensazione per servizio pubblico. L'importo di EUR 14,771 milioni corrispondente a tale deprezzamento è infatti dedotto dalle perdite relative alle attività di servizio pubblico e non sommato a queste ultime. Del resto, interrogata in udienza dal Tribunale, la ricorrente ha ammesso esplicitamente che la sua lettura della decisione impugnata su tale punto era erronea. Orbene, è evidente che non può essere contestato alla Commissione di non aver motivato un iter logico che non figura nella sua decisione.

- 81 Come la Commissione spiega nelle sue memorie, l'importo del deprezzamento della *Liamone*, per contro, è preso in considerazione nei costi del piano di ristrutturazione oggetto dell'esame effettuato ai punti 261-367, e il deprezzamento eccezionale di tale nave è iscritto nel detto piano, come risulta, in particolare, dai punti 126, 144, 302 e 330 della decisione impugnata.
- 82 Nella fase della replica e in udienza la ricorrente ha poi affermato che, con la presente censura, essa intendeva in realtà sottolineare che è contraddittorio, per la Commissione, considerare che la *Liamone* fosse necessaria, prima del 2002, agli obblighi di servizio pubblico, quando essa ammette di aver escluso le dotazioni per deprezzamento di tale nave dal calcolo dei sovraccosti non compensati legati agli obblighi di servizio pubblico. Orbene, poiché la *Liamone* non era necessaria, a suo parere, all'esercizio degli obblighi di servizio pubblico, essa afferma che la Commissione ha ingiustamente preso in considerazione il deprezzamento di tale nave nei costi del piano di ristrutturazione.
- 83 Tuttavia si deve necessariamente rilevare che tali affermazioni, che modificano la portata della censura come formulata inizialmente nel ricorso, sono dirette a rimettere in discussione la fondatezza delle valutazioni della decisione impugnata e che, pertanto, esse devono essere respinte in quanto non pertinenti nell'ambito del presente motivo.
- 84 Per quanto riguarda, in terzo luogo, l'asserita impossibilità di determinare la parte reale della compensazione per servizio pubblico nell'importo totale dell'aiuto, è sufficiente rilevare che, contrariamente a quanto fa valere la ricorrente, la Commissione indica esplicitamente, ai punti 257 e 258, tabella 11, della decisione impugnata, che tale parte è pari ad EUR 53,48 milioni, e ciò dopo aver indicato il calcolo che ha condotto a tale importo ai punti 256 e 257 di tale decisione.
- 85 Sebbene, in tale ambito, la ricorrente contesti alla Commissione di non aver motivato il «livello necessario» della compensazione di servizio pubblico e verificato

la natura eventualmente eccessiva dei sovraccosti legati agli obblighi di servizio pubblico, in particolare la ragione per cui il 50% delle perdite della SNCM sarebbe sopravvenuto nel 2000 e nel 2001, occorre rilevare che, con tale censura, la ricorrente mira a rimettere in discussione il calcolo della sottocompensazione effettuato dalla Commissione in quanto esso si basa sull'importo delle perdite subite dalla SNCM. Una tale censura, che è diretta a contestare la fondatezza della decisione impugnata su tale punto, non è pertinente nell'ambito del presente motivo.

86 Del resto, sebbene tale censura possa essere intesa nel senso che contesta alla Commissione di avere insufficientemente motivato la decisione impugnata su tale punto, va osservato che, durante il procedimento amministrativo, la ricorrente non ha dedotto una tale censura, né nelle sue osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento d'indagine formale né durante la riunione del 4 febbraio 2003, di modo che non può essere contestato alla Commissione di non avervi risposto nella sua decisione.

87 Ad ogni modo, si deve necessariamente rilevare che la decisione impugnata espone sufficientemente sia le ragioni per cui le perdite subite dalla SNCM consentono, secondo la Commissione, di stabilire l'importo della sottocompensazione per servizio pubblico sia le ragioni dell'esistenza di tali perdite.

88 Per quanto riguarda le ragioni per cui le perdite subite dalla SNCM consentono di stabilire l'importo della sottocompensazione per servizio pubblico, occorre rilevare che, al punto 257 della decisione impugnata, la Commissione ha indicato che essa seguiva, per la determinazione di tale importo, «lo stesso approccio e la stessa motivazione della decisione 2002/149/CE», decisione che era stata adottata al termine di un procedimento a cui la ricorrente aveva partecipato quale parte interessata e che riguardava alcuni aiuti concessi alla stessa impresa, nell'ambito di convenzioni concernenti gli stessi obblighi di servizio pubblico, in relazione allo stesso periodo, dato che la convenzione del 1996 era applicabile fino al 2001.

- 89 Alla luce di ciò, considerato il rinvio esplicito effettuato dalla decisione impugnata alla decisione 2002/149 e tenuto conto del fatto che quest'ultima decisione rientra in un contesto ben noto alla ricorrente, occorre ammettere che la decisione 2002/149 è idonea a completare la motivazione della decisione impugnata relativa alla questione della determinazione dell'importo della sottocompensazione per servizio pubblico (v., in tal senso, sentenza della Corte 22 giugno 2004, causa C-42/01, Portogallo/Commissione, Racc. pag. I-6079, punti 69 e 70, e sentenza del Tribunale 19 marzo 2003, causa T-213/00, CMA CGM e a./Commissione, Racc. pag. II-913, punto 217).
- 90 Orbene, ai punti 87-105 della decisione 2002/149 la Commissione ha affermato, basandosi sulle conclusioni del suo perito per il periodo 1991-1999, che l'importo delle perdite così determinato rifletteva ragionevolmente il costo degli obblighi di servizio pubblico. Alla luce di tali perdite, nonostante il versamento delle compensazioni previste dalla convenzione del 1991 e dalla convenzione del 1996, la Commissione ha stabilito, in tale decisione, l'assenza di sovracompenrazione.
- 91 Per quanto riguarda le ragioni dell'esistenza delle perdite della SNCM, va osservato che, sia nella decisione impugnata (punti 281, 282 e 326) sia nella decisione 2002/149 (punto 123), a cui rinvia il punto 257 della decisione impugnata, la Commissione ha affermato che le compensazioni finanziarie previste dalla convenzione del 1991 e dalla convenzione del 1996 non erano sufficienti a coprire l'intero costo degli obblighi di servizio pubblico perché, in particolare, esse erano relativamente indipendenti dalle entrate. Inoltre, al punto 282 della decisione impugnata, la Commissione ha rilevato che l'arrivo sul mercato della ricorrente nel 1996 aveva avuto effetti negativi sui risultati della SNCM.
- 92 Ne consegue che le censure della ricorrente relative alla motivazione, nella decisione impugnata, dell'importo della sottocompensazione per servizio pubblico devono essere integralmente respinte.

Sull'eliminazione dei dubbi che hanno causato l'avvio del procedimento d'indagine formale

- 93 La ricorrente sostiene che la decisione impugnata non espone adeguatamente le ragioni per cui la Commissione ha fugato i dubbi che avevano giustificato l'avvio del procedimento d'indagine formale per quanto riguarda i legami tra le perdite della SNCM e i suoi obblighi di servizio pubblico, l'impatto della politica di acquisto di navi della SNCM sui suoi conti di risultato, le misure previste per aumentare la produttività della SNCM e le misure per ridurre i consumi intermedi, nonché la futura politica tariffaria della SNCM.
- 94 Al fine di esaminare se la Commissione abbia motivato adeguatamente la decisione impugnata a tale proposito, occorre determinare la portata dei dubbi sollevati dalla Commissione nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, al fine di verificare, in seguito, in che misura la decisione impugnata abbia esposto le ragioni per cui i detti dubbi potevano essere fugati.
- 95 Per quanto riguarda, in primo luogo, i legami tra le perdite della SNCM e i suoi obblighi di servizio pubblico, occorre rilevare che, nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, la Commissione ha sollevato alcuni dubbi in merito al ripristino della redditività della SNCM in quanto i dati analitici forniti nel piano di ristrutturazione non permettevano di stabilire le cause strutturali delle perdite costanti della SNCM nel corso degli ultimi anni. La Commissione affermava di dover verificare che l'aiuto alla ristrutturazione non sarebbe servito a ripianare le perdite di gestione del passato e che il piano di ristrutturazione corrispondente avrebbe messo l'impresa nelle condizioni di produrre in futuro un utile di esercizio. A tale proposito, nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale la Commissione sottolineava, da un lato, che il piano di ristrutturazione non indicava come la SNCM avrebbe ridotto le proprie perdite sulle linee sulle quali un tempo gravavano obblighi di servizio pubblico e, dall'altro, che il detto piano doveva permettere di garantire la redditività dell'impresa, anche nel caso in cui la SNCM non avesse ottenuto, dopo il 2006, l'appalto relativo agli obblighi di servizio pubblico sui collegamenti tra Marsiglia e la Corsica.

- 96 Ne consegue che i dubbi sollevati dalla Commissione in merito ai legami tra le perdite della SNCM e gli obblighi di servizio pubblico riguardano due aspetti distinti, vale a dire, da un lato, l'adeguamento dell'aiuto ai costi legati agli obblighi di servizio pubblico tra il 1991 e il 2001, poiché l'aiuto doveva consentire all'impresa di coprire le perdite del passato derivanti dal solo adempimento degli obblighi di servizio pubblico nell'ambito della convenzione del 1991 e della convenzione del 1996 e, dall'altro, il contributo dell'aiuto al ripristino della redditività per il periodo 2002-2006, poiché l'aiuto doveva consentire all'impresa di ridurre per il futuro le proprie perdite sulle linee che non erano o non sarebbero più state soggette ad obblighi di servizio pubblico.
- 97 Per quanto riguarda, in primo luogo, l'adeguamento dell'aiuto ai costi legati agli obblighi di servizio pubblico tra il 1991 e il 2001, è sufficiente ricordare, come è già stato dichiarato supra, che la ragione per cui le perdite subite dalla SNCM in passato sui collegamenti verso la Corsica, all'epoca tutti soggetti ad obblighi di servizio pubblico, potevano essere considerate corrispondenti ai sovraccosti sopportati dalla SNCM per l'adempimento dei detti obblighi era motivata sufficientemente sia dalla decisione impugnata, in particolare dai punti 256, 257, 281 e 282, sia dalla decisione 2002/149 a cui essa rinvia.
- 98 A tale proposito, occorre rilevare che le censure della ricorrente relative alla motivazione dei punti 281 e 282 della decisione impugnata, censure con cui essa fa valere che l'oggetto della convenzione del 2002 non consiste nel colmare perdite e che l'arrivo di un concorrente nel 1996 è dovuto alla liberalizzazione comunitaria, riguardano, in realtà, la fondatezza delle affermazioni della Commissione e non la loro motivazione. Pertanto, tali censure devono essere respinte in quanto non pertinenti.
- 99 D'altra parte, per quanto riguarda le perdite eventualmente subite nell'ambito dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico previsti dalla convenzione del 2002, la decisione impugnata è sufficientemente motivata dal punto 256 della decisione medesima, in cui la Commissione precisa che tali perdite non possono essere prese in considerazione tenuto conto del fatto che la compensazione è stata fissata contrattualmente.

100 Per quanto riguarda, in secondo luogo, il contributo dell'aiuto al ripristino della redditività per il periodo 2002-2006, occorre anzitutto affermare che, ai punti 263-282 della decisione impugnata, la Commissione, contrariamente a quanto afferma la ricorrente, ha analizzato le cause che hanno condotto alle difficoltà della SNCM ed ha quantificato il costo rappresentato dagli oneri indotti da queste ultime. In particolare, ai punti 270-273, la Commissione ha esaminato, in tale ambito, la razionalità della politica di acquisto di nuove navi da parte della SNCM. Inoltre, ai punti 299-303, la Commissione ha indicato le ragioni per cui il piano di ristrutturazione dovrebbe consentire un ripristino della redditività della SNCM sia fino al 2006 sia dopo tale data. A tale proposito va rilevato che, ai punti 142-152 della decisione impugnata, la Commissione ha esposto dettagliatamente i risultati finanziari prevedibili secondo lo «scenario medio» preso in considerazione, rispettivamente per il periodo 2002-2006 e per il periodo successivo al 2006. Inoltre, al punto 315 della decisione impugnata, la Commissione ha osservato che la SNCM effettuava il suo risanamento tramite la vendita di quattro navi. Per di più, ai punti 111 e 113 della decisione impugnata, la Commissione, contrariamente a quanto afferma la ricorrente, ha rilevato e descritto gli impegni supplementari proposti dalle autorità francesi in seguito alla decisione di avviare il procedimento d'indagine formale al fine di ridurre gli oneri di personale e i costi di acquisto dei consumi intermedi. Al punto 114 della decisione impugnata la Commissione ha rilevato che questi impegni e la riduzione della flotta avevano permesso di ricondurre, tra il 2001 e il 2002, le spese di manutenzione da EUR 26,9 milioni a EUR 23 milioni.

101 Ne consegue che, con tutti i suddetti punti della motivazione, la Commissione ha esposto sufficientemente le ragioni per cui la SNCM sarà in grado, nell'ambito del piano di ristrutturazione, di ridurre per il futuro le proprie perdite sulle linee che non sono o non saranno più soggette ad obblighi di servizio pubblico.

102 Nessuno degli argomenti dedotti dalla ricorrente è idoneo a rimettere in discussione tale conclusione.

103 Per quanto riguarda, anzitutto, le censure vertenti su un'asserita incoerenza della motivazione della decisione impugnata laddove essa rileva che il piano di economia

sugli acquisti intermedi è insufficiente (punto 279) o che i conti relativi al 2002 non sono positivi, contrariamente alle previsioni del piano di ristrutturazione (punto 280), si deve necessariamente rilevare che tali censure riguardano la fondatezza della decisione impugnata su tali punti e non la sua motivazione, di modo che essi devono essere respinti in quanto non pertinenti.

- 104 Per quanto riguarda, poi, l'affermazione secondo cui dai punti 258-260 della decisione impugnata non risultano le ragioni per cui l'aiuto debba essere valutato sotto il profilo degli orientamenti, è sufficiente rilevare che tale affermazione è erranea, poiché nella decisione impugnata si afferma, al punto 260, che l'aiuto è stato notificato a titolo di aiuto alla ristrutturazione e che il suo importo eccede la sottocompensazione per servizio pubblico, quindi, al punto 326, che l'aiuto alla ristrutturazione può coprire al tempo stesso i costi delle diverse azioni previste dal piano di ristrutturazione e i disavanzi sostenuti dall'impresa a causa dell'esecuzione delle sue convenzioni di servizio pubblico sino alla fine del 2001.
- 105 Per quanto riguarda, infine, le affermazioni vertenti sulla sentenza della Corte 24 luglio 2003, causa C-280/00, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg* (Racc. pag. I-7747), va osservato che, poiché tale sentenza è successiva alla decisione impugnata, è evidente che la Commissione non era tenuta ad esporre i motivi per cui le condizioni previste da tale sentenza erano soddisfatte nel caso di specie, come del resto ammette la ricorrente stessa.
- 106 Per quanto riguarda, in secondo luogo, l'impatto della politica di acquisto di navi della SNCM sui suoi conti di risultato, è sufficiente rilevare che la censura della ricorrente, con cui essa rimette in discussione quanto affermato al punto 271 della decisione impugnata, secondo cui la SNCM non ha particolarmente surinvestito negli ultimi anni per il rinnovo della sua flotta, è diretta a contestare la fondatezza della valutazione della Commissione su tale punto e del metodo adottato a tal fine, lamentando, in particolare, che essa non ha tenuto conto di un determinato numero di fattori che la ricorrente ritiene pertinenti e si è limitata ad una mera analisi di bilancio. Una tale censura non è pertinente nell'ambito del presente motivo.

- 107 Ad ogni modo, occorre rilevare che, come è già stato indicato supra, i punti 269-273 della decisione impugnata espongono sufficientemente le ragioni per cui la politica di acquisto di navi della SNCM non ha condotto ad un surinvestimento eccessivo.
- 108 Per quanto riguarda, in terzo luogo, le misure previste per aumentare la produttività della SNCM e l'assenza di misure concrete per ridurre l'importo dei consumi intermedi, dev'essere nuovamente rilevato che, con le sue censure su tale punto, la ricorrente contesta la fondatezza della valutazione della Commissione. Infatti, tali censure sono dirette a contestare che i dubbi abbiano potuto essere fugati su tali punti, dato che la Commissione rileva, ai punti 279 e 280 della decisione impugnata, che il piano «comperiamo meglio» è insufficiente e che i risultati relativi al 2002 non sono positivi. Siffatte censure non sono pertinenti nell'ambito del presente motivo.
- 109 Ad ogni modo, dev'essere ricordato che, come è già stato osservato supra, la decisione impugnata era sufficientemente motivata a tale proposito dai suoi punti 113, 114 e 279.
- 110 Infine, per quanto riguarda, in quarto luogo, la futura politica tariffaria della SNCM, si deve nuovamente rilevare che la ricorrente contesta, in realtà, la fondatezza delle valutazioni della Commissione. Infatti, la ricorrente fa valere, sostanzialmente, che la Commissione non ha valutato correttamente la politica tariffaria della SNCM prima dell'adozione della decisione impugnata e che essa non disponeva degli elementi necessari per valutare la detta politica nel 2003. Tali censure non sono pertinenti nell'ambito del presente motivo e, di conseguenza, devono essere respinte.
- 111 D'altra parte, anche laddove le censure della ricorrente dovessero essere interpretate nel senso che contestano alla Commissione di non aver risposto in maniera specifica, nella decisione impugnata, ai suoi assunti relativi ai prezzi di vendita dei

biglietti praticati dalla SNCM prima dell'adozione di tale decisione, va osservato che, al punto 359, la Commissione indica esplicitamente che gli argomenti dedotti dalla Repubblica francese a tale proposito, i quali figurano ai punti 119-123 e 191-203, permettono di scartare i detti assunti.

- 112 Da quanto sopra risulta che le censure e gli argomenti della ricorrente relativi alla motivazione dell'eliminazione dei dubbi che hanno giustificato l'avvio del procedimento d'indagine formale devono essere integralmente respinti.

Sulla valutazione del ripristino della redditività

- 113 La ricorrente afferma che la decisione impugnata non è adeguatamente motivata per quanto riguarda il ripristino della redditività, in quanto la Commissione non espone le ragioni per cui essa accetta di prendere in considerazione, in deroga al principio previsto dagli orientamenti, alcuni fattori esterni, vale a dire la crescita del mercato del Magreb, le previsioni di andamento sul servizio di Nizza e l'ipotesi del mancato rinnovo della convenzione del 2002 dopo il 2006.
- 114 A tale proposito va ricordato che, ai sensi del punto 32 degli orientamenti, «[i]l miglioramento della redditività deve essere soprattutto il frutto delle misure di risanamento interne contenute nel piano di ristrutturazione» e che «[esso] potrà basarsi su fattori esterni, quali variazioni dei prezzi e della domanda, su cui l'impresa non può esercitare un'influenza di rilievo, solo ove si tratti di previsioni di mercato generalmente riconosciute».
- 115 Nel caso di specie, per quanto riguarda, in primo luogo, la crescita del mercato verso il Magreb, occorre rilevare che, al punto 300 della decisione impugnata, la

Commissione indica che l'effetto delle misure di ristrutturazione non è tributario dell'evoluzione del mercato, «ad eccezione della progressione sul Magreb che corrisponde soprattutto ad un ritorno ad una posizione che aveva la SNCM fino alla metà degli anni 1990». Orbene, ai punti 66-81 della decisione impugnata la Commissione ha affermato, sulla base dello studio di mercato fornito nell'ambito del piano di ristrutturazione, che questo mercato dovrebbe registrare una forte crescita. Pertanto, alla luce del punto 32 degli orientamenti, la ricorrente era in grado di comprendere la ragione alla base della conclusione della Commissione riportata al punto 300 della decisione impugnata.

116 D'altra parte, va rilevato che le stesse affermazioni relative alla crescita del mercato verso il Magreb erano riportate esplicitamente anche nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale. Orbene, se, nelle sue osservazioni scritte datate 8 gennaio 2003 in merito all'avvio di tale procedimento, la ricorrente sosteneva che l'obiettivo di quote di mercato perseguito dalla SNCM era ambizioso vista la forte concorrenza delle compagnie nazionali e rilevava che l'immagine commerciale della SNCM nel Nordafrica era negativa, essa non rimetteva in discussione in alcun punto l'ipotesi di forte crescita prevista dallo studio di mercato. Tale atteggiamento, oltre a confermare il fatto che la previsione di crescita di tale mercato era in effetti generalmente riconosciuta ai sensi degli orientamenti, giustifica anche il fatto che la Commissione non abbia motivato in maniera più specifica tale aspetto della decisione impugnata in mancanza di obiezioni da parte della ricorrente.

117 Per quanto riguarda, in secondo luogo, il mantenimento del servizio Nizza-Corsica, la censura della ricorrente si basa su una lettura erronea della decisione impugnata. Infatti, contrariamente alla tesi della ricorrente, la Commissione non accetta, nella decisione impugnata, il mantenimento di tale servizio a causa dell'evoluzione del mercato, ma per le ragioni esposte al punto 302, secondo le quali l'importanza di tale servizio diminuisce e il deprezzamento anticipato della *Liamone* faciliterà il ritorno a risultati positivi. Va inoltre osservato che, al punto 283 della decisione impugnata, la Commissione ha menzionato in tale ambito la sua preoccupazione di evitare il sorgere di un monopolio di fatto detenuto dalla ricorrente sui servizi verso la Corsica. Se è vero che, al punto 316 della decisione impugnata, punto che la ricorrente non fa valere, la Commissione rileva la forte crescita del mercato sull'insieme del Golfo di Genova e di Tolone, essa non lo fa tuttavia per giustificare il

mantenimento della SNCM a Nizza basandosi su un fattore esterno, ma, al contrario, per sottolineare l'importanza delle contropartite concesse ai concorrenti, le quali comprendono, in particolare, il ritiro quasi completo da Tolone e la limitazione delle rotazioni a Nizza. È evidente che la Commissione non doveva motivare nella sua decisione una posizione che essa non assume.

118 Per quanto riguarda l'asserito difetto di motivazione della mancata presa in considerazione di opzioni diverse dal mantenimento o dal ritiro del servizio Nizza-Corsica, si deve necessariamente rilevare che, nelle sue osservazioni datate 8 gennaio 2003 sull'avvio del procedimento d'indagine formale, la ricorrente non ha proposto, contrariamente a quanto essa sostiene nella replica, nessun'altra opzione, ma si è limitata a far valere, sostanzialmente, che la SNCM non era in grado di essere redditizia su tale linea. Alla luce di ciò, la Commissione non era tenuta a motivare la decisione impugnata sulla mancata presa in considerazione di altre opzioni.

119 Per quanto riguarda, in terzo luogo, l'ipotesi dell'eventuale mancato rinnovo della convenzione del 2002 dopo il 2006, è sufficiente rilevare che la decisione impugnata è sufficientemente motivata a tale proposito al punto 303, dato che la Commissione vi indica come, trattandosi della redditività a lungo termine, «l'attuazione del piano debba permettere all'impresa di affrontare la concorrenza in modo efficace in occasione del rinnovo dei contratti». Inoltre, al punto 149 della decisione impugnata si afferma che «[b]isogna sapere quale sarà il posizionamento concorrenziale della società nel 2006 al termine del contratto attuale di delega di servizio pubblico e quale sarà la sua redditività», considerazione che è ripresa anche al punto 310.

120 D'altra parte, sebbene la ricorrente faccia valere che considerare prematura l'ipotesi del mancato rinnovo della convenzione è incoerente con la valutazione della redditività a lungo termine, è sufficiente rilevare che tale censura, vertente sulla fondatezza della decisione impugnata, non è pertinente nell'ambito del presente motivo.

- 121 Ne consegue che le censure e gli argomenti della ricorrente relativi alla motivazione del ripristino della redditività devono essere integralmente respinti.

Sul carattere realistico delle ipotesi di ristrutturazione previste

- 122 La ricorrente fa valere che la Commissione si è limitata, per quanto riguarda il carattere realistico delle ipotesi di ristrutturazione, a copiare gli orientamenti e a indicare, al punto 306 della decisione impugnata, che lo studio di mercato fornito dalle autorità francesi costituiva una «buona base per stabilire gli scenari evolutivi dell'impresa».
- 123 Tuttavia, dai punti 139-141 della decisione impugnata risulta chiaramente che la Commissione ha esposto in tale decisione le ragioni per cui i tre scenari di evoluzione finanziaria, vale a dire quello ottimista e quello pessimista previsti dallo studio di mercato e quello medio preso in considerazione dal piano di ristrutturazione, imposti dal punto 33 degli orientamenti, costituivano una «buona base» per valutare l'evoluzione dell'impresa. Per quanto riguarda gli scenari ottimista e pessimista, la Commissione espone le sue ragioni in proposito al punto 139, prima di concludere che tali ipotesi «sembrano quindi globalmente costituire una forcilla abbastanza rappresentativa delle evoluzioni possibili». Al punto 140, la Commissione aggiunge che i risultati, secondo lo scenario pessimista, potrebbero essere migliorati tramite un semplice adeguamento da parte della SNCM della sua offerta secondo la domanda in funzione delle stagioni. Inoltre, al punto 141 della decisione impugnata, dopo aver confrontato le evoluzioni dei principali indicatori finanziari secondo i tre scenari possibili alla tabella 6, la Commissione ha affermato che «[q]ueste simulazioni dimostra[va]no che la SNCM dovrebbe giungere alla redditività nelle tre alternative».

- 124 Per il resto, le censure della ricorrente si confondono con quelle relative al ripristino della redditività. Infatti, ai sensi del punto 32 degli orientamenti, per valutare se il piano di ristrutturazione permetta il ripristino della redditività quest'ultimo deve basarsi su ipotesi realistiche circa le condizioni operative future.
- 125 A tale proposito, dai punti 142-148 della decisione impugnata risulta che le evoluzioni previste dallo scenario medio preso in considerazione per valutare il ripristino della redditività sono state stabilite a partire da un esame dei dati quantitativi delle questioni seguenti: il riorientamento verso il Magreb, il collegamento Nizza-Corsica, il collegamento Marsiglia-Corsica e l'indebitamento della SNCM. Inoltre, dai punti 149-152 risulta che lo studio di mercato ha esaminato anche l'ipotesi di un mancato rinnovo della convenzione di servizio pubblico dopo il 2006. Orbene, si deve necessariamente rilevare che ciascuna di tali questioni è trattata specificamente ai punti 300-304 e che, come risulta già dall'esame delle censure relative al ripristino della redditività, i detti punti contengono una motivazione sufficiente delle ragioni per cui la Commissione ritiene che il piano di ristrutturazione sia idoneo a garantire un tale ripristino della redditività, anche al di fuori dell'esercizio da parte della SNCM dei suoi obblighi di servizio pubblico.
- 126 Per quanto riguarda l'argomento vertente sull'aumento della capacità della flotta nel 2004 a seguito dell'acquisto di una nuova nave da parte della ricorrente, va ricordato che la Commissione non è tenuta a rispondere a tutti gli argomenti di fatto o di diritto sollevati durante il procedimento amministrativo. Inoltre, contrariamente a quanto fa valere la ricorrente, né dalle osservazioni scritte datate 8 gennaio 2003 né dai punti 169-174 della decisione impugnata, i quali riassumono, senza essere contestati dalla ricorrente, gli argomenti che essa ha sollevato durante la riunione del 4 febbraio 2003, risulta che la ricorrente avrebbe attirato l'attenzione della Commissione in modo particolare su tale punto.
- 127 Per quanto riguarda la circostanza che, in altre decisioni, la Commissione si sia pronunciata in merito alla validità di aiuti concessi a società marittime dopo un'analisi minuziosa dell'evoluzione finanziaria dell'impresa beneficiaria del piano di

ristrutturazione, alla luce sia della sua liquidità sia della sua capacità di realizzare profitti e delle sue capacità di finanziamento [ad esempio, decisione della Commissione 8 maggio 2001, 2002/15/CE, relativa all'aiuto di Stato erogato dalla Francia in favore della società «Bretagne Angleterre Irlande» («BAI» o «Brittany Ferries») (GU 2002, L 12, pag. 33)], è sufficiente rilevare che il grado di motivazione di tale decisione, a cui la decisione impugnata non rinvia a sostegno della propria motivazione, non può in alcun modo dimostrare, pur essendo essa stata adottata nello stesso ambito, che la decisione impugnata è insufficientemente motivata e, in ogni caso, non può rimettere in discussione la conclusione precedente secondo cui dai punti 300-304 risulta che la decisione impugnata è adeguatamente motivata sulla questione del ripristino della redditività.

- 128 Infine, sebbene la ricorrente contesti alla Commissione di essersi basata, a sostegno delle sue conclusioni sul ripristino della redditività, solo sulle ipotesi corredate da cifre fornite dalle autorità francesi, le quali, del resto, sarebbero adesso smentite dai fatti, si deve necessariamente rilevare che una tale censura, diretta a contestare la fondatezza delle valutazioni della Commissione su tale punto, non è pertinente nell'ambito del presente motivo. Ciò vale in particolare per l'argomento vertente sull'asserita mancata verifica della liquidità del beneficiario dell'aiuto o sulla mancata presa in considerazione dell'aumento di capacità della flotta derivante dall'acquisto di una nuova nave da parte della ricorrente.
- 129 Ne consegue che le censure e gli argomenti della ricorrente relativi alla motivazione del carattere realistico delle ipotesi previste devono essere integralmente respinti.

Sulla determinazione delle partecipazioni non strategiche

- 130 La ricorrente afferma che la decisione impugnata non è adeguatamente motivata per quanto riguarda la ragione per cui la partecipazione della SNCM nella CMN costituisce una partecipazione strategica che, pertanto, non deve essere ceduta.

- 131 Tuttavia, dai punti 348-354 della decisione impugnata risulta che la Commissione ha esposto dettagliatamente nella detta decisione, in risposta agli argomenti sollevati dalla ricorrente e dalla Stef-TFE nel corso del procedimento amministrativo, le ragioni per cui essa riteneva che tale partecipazione fosse essenziale e non dovesse essere ceduta. In particolare, la Commissione ha rilevato a tale proposito, ai punti 349-351 della decisione impugnata, che le due imprese partecipavano all'esecuzione del contratto di servizio pubblico, che esse avevano sviluppato sinergie sul servizio della Corsica le quali andavano al di là di quanto previsto nella convenzione del 2002 e che le flotte della CMN e della SNCM erano complementari. È evidente che simili indicazioni forniscono una motivazione sufficiente della decisione impugnata su tale punto.
- 132 Per quanto riguarda l'argomento relativo alla mancata presa in considerazione della valorizzazione delle quote della SNCM nella CMN, se è vero che dal punto 174 della decisione impugnata risulta che tale argomento è stato formulato nel corso della riunione del 4 febbraio 2003, dev'essere ricordato che la Commissione non ha l'obbligo di rispondere a tutti gli argomenti di fatto o di diritto sollevati durante il procedimento. Orbene, va rilevato che la decisione impugnata è sufficientemente motivata sulla questione della partecipazione nella CMN ai punti 348-354. Del resto, va osservato che la ricorrente era in grado di comprendere l'iter logico della Commissione a tale proposito, dato che dal punto 256 della decisione impugnata risulta chiaramente che quest'ultima ha ritenuto che le plusvalenze non realizzate non potessero essere prese in considerazione per determinare il livello delle risorse della SNCM.
- 133 Per il resto, gli argomenti sollevati dalla ricorrente al fine di mettere in evidenza l'asserito carattere contraddittorio della motivazione della decisione impugnata su tale punto sono diretti, in realtà, a contestare la fondatezza della decisione impugnata. Pertanto, tali argomenti devono essere respinti in quanto non pertinenti nell'ambito del presente motivo.
- 134 Ne consegue che le censure e gli argomenti della ricorrente relativi alla motivazione dell'importo della determinazione delle partecipazioni non strategiche devono essere integralmente respinti.

Conclusione sul primo motivo

135 Dall'insieme delle considerazioni che precedono risulta che il primo motivo, vertente su una violazione dell'art. 253 CE in quanto la decisione impugnata è insufficientemente motivata, dev'essere respinto.

3. *Sul secondo motivo, vertente sulla violazione dell'art. 87, n. 3, lett. c), CE, del regolamento n. 659/1999 e degli orientamenti in quanto la decisione impugnata contiene errori di fatto ed errori manifesti di valutazione*

136 Con il presente motivo la ricorrente sostiene che la decisione impugnata contiene errori di fatto ed errori manifesti di valutazione per quanto riguarda la valutazione della compensazione per servizio pubblico di una parte dell'aiuto, l'analisi delle cause che hanno portato alle difficoltà finanziarie della SNCM, l'osservanza degli orientamenti e la necessità delle condizioni imposte dalla Commissione.

Osservazione preliminare relativa al controllo esercitato dal Tribunale

137 Da una giurisprudenza costante risulta che, ai fini dell'applicazione dell'art. 87, n. 3, lett. c), CE, la Commissione gode di un ampio potere discrezionale il cui esercizio comporta complesse valutazioni di ordine economico e sociale da effettuarsi in un contesto comunitario (sentenze della Corte 24 febbraio 1987, causa 310/85, Deufil/Commissione, Racc. pag. 901, punto 18, e 29 aprile 2004, causa C-372/97, Italia/Commissione, Racc. pag. I-3679, punto 83).

- 138 Il controllo giurisdizionale applicato all'esercizio di tale potere discrezionale si limita pertanto alla verifica del rispetto delle regole di procedura e di motivazione, nonché al controllo dell'esattezza materiale dei fatti presi in considerazione e dell'assenza di errori di diritto, di errori manifesti nella valutazione dei fatti o di sviamento di potere (sentenze della Corte 13 febbraio 2003, causa C-409/00, Spagna/Commissione, Racc. pag. I-1487, punto 93, e Italia/Commissione, citata supra al punto 137, punto 83; sentenze del Tribunale 5 novembre 1997, causa T-149/95, Ducros/Commissione, Racc. pag. II-2031, punto 63; 6 ottobre 1999, causa T-123/97, Salomon/Commissione, Racc. pag. II-2925, punto 47; causa T-110/97, Kneissl Dachstein/Commissione, Racc. pag. II-2881, punto 46, e Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commissione, citata supra al punto 48, punto 282). In particolare, non compete al Tribunale sostituire la sua valutazione economica a quella dell'autore della decisione (sentenza British Airways e a./Commissione, citata supra al punto 48, punto 79).
- 139 D'altra parte, secondo la giurisprudenza, la Commissione è vincolata dalle discipline e dalle comunicazioni da essa emanate in materia di controllo degli aiuti di Stato, nei limiti in cui non derogano a norme del Trattato e sono accettate dagli Stati membri (sentenza Spagna/Commissione, citata supra al punto 138, punto 95; sentenze del Tribunale 8 luglio 2004, causa T-198/01, Technische Glaswerke Ilmenau/Commissione, Racc. pag. II-2717, punto 149, e 18 novembre 2004, causa T-176/01, Ferriere Nord/Commissione, Racc. pag. II-3931, punto 134).
- 140 Dalla giurisprudenza risulta come non si possa ritenere che la Commissione, nell'esaminare un aiuto individuale alla luce di tali orientamenti, che essa ha previamente adottato, superi i limiti del suo potere discrezionale rinunciandovi. Infatti, da un lato, essa conserva il potere di abrogare o di modificare questi orientamenti se le circostanze lo impongono. Dall'altro, i detti orientamenti riguardano un settore delimitato e sono motivati dall'intento di seguire una politica che essa ha determinato (sentenza Vlaamse Gewest/Commissione, citata supra al punto 66, punto 89).

- 141 In tale contesto, spetta quindi al Tribunale accertare se i requisiti che la Commissione si è autoimposta, come risultanti dai detti orientamenti, siano stati rispettati (sentenze del Tribunale 30 gennaio 2002, causa T-35/99, Keller e Keller Meccanica/Commissione, Racc. pag. II-261, punto 77, e Ducros/Commissione, citata supra al punto 138, punti 61 e 62).
- 142 Inoltre, occorre ricordare che, nell'ambito di un ricorso di annullamento ai sensi dell'art. 230 CE, la legittimità di un atto dev'essere valutata in base agli elementi di fatto e di diritto esistenti al momento in cui l'atto è stato adottato. In particolare, le complesse valutazioni operate dalla Commissione devono essere esaminate alla luce dei soli elementi di cui essa disponeva quando le ha effettuate (sentenze Salomon/Commissione, citata supra al punto 138, punto 48, e Kneissl Dachstein/Commissione, citata supra al punto 138, punto 47).
- 143 Infine, la mera asserzione che questa o quella condizione di autorizzazione di un aiuto non sarà rispettata non può rimettere in discussione la legittimità stessa della detta decisione. Infatti, in generale, la legittimità di un atto comunitario non può dipendere dalle eventuali possibilità di eluderlo, né da considerazioni retrospettive riguardanti la misura della sua efficacia (sentenze British Airways e a./Commissione, citata supra al punto 48, punto 291, e Salomon/Commissione, citata supra al punto 138, punto 49).
- 144 Occorre procedere all'esame delle censure e degli argomenti sollevati dalla ricorrente alla luce dei principi menzionati supra.

Sulle censure relative alla fondatezza della decisione impugnata

- 145 Il primo motivo, nella parte in cui verte sulla violazione del regolamento n. 659/1999, dev'essere immediatamente respinto in quanto influente. Infatti, il

detto regolamento, che stabilisce le norme procedurali applicabili per l'esame degli aiuti di Stato, non può in alcun modo essere violato dagli asseriti errori di fatto e dagli errori manifesti di valutazione imputati alla Commissione, tanto più che la decisione impugnata è stata adottata dopo l'avvio del procedimento d'indagine formale previsto dall'art. 88, n. 2, CE. D'altra parte, si deve necessariamente rilevare che la ricorrente non adduce alcun argomento volto a dimostrare che la decisione impugnata viola il regolamento n. 659/1999 e non identifica le disposizioni di tale regolamento che sarebbero violate da tale decisione.

- ¹⁴⁶ Pertanto, il presente motivo dev'essere esaminato unicamente nella parte in cui fa valere una violazione dell'art. 87, n. 3, lett. c), CE e degli orientamenti.

Sulla valutazione della compensazione per servizio pubblico di una parte dell'aiuto

- ¹⁴⁷ La ricorrente fa valere che la Commissione ha valutato erroneamente la parte dell'aiuto corrispondente alla sottocompensazione per servizio pubblico in quanto, da un lato, essa ha preso in considerazione il deprezzamento della *Liamone* sebbene tale nave non sia adibita agli obblighi di servizio pubblico e, dall'altro, essa non ha preso in considerazione le plusvalenze potenziali relative alla flotta destinata ai detti obblighi. D'altra parte, la ricorrente sottolinea il forte aumento delle perdite tra il 2000 e il 2001.

- ¹⁴⁸ Le presenti censure devono essere respinte in quanto influenti nella parte in cui sono dirette a stabilire che la decisione impugnata ha effettuato una valutazione erronea della compatibilità dell'aiuto con l'art. 86, n. 2, CE, dato che la Commissione ha affermato, al punto 260 della decisione impugnata, che bisognava esaminare l'insieme dell'aiuto in questione di EUR 76 milioni, compresa la parte corrispondente alla sottocompensazione per servizio pubblico, quale aiuto alla ristrutturazione.

- 149 Per contro, occorre esaminare le presenti censure nella parte in cui sono dirette a contestare la determinazione da parte della Commissione dell'importo della sottocompensazione per servizio pubblico.
- 150 Per quanto riguarda, in primo luogo, il deprezzamento della *Liamone*, dev'essere rilevato che la censura della ricorrente si basa su una lettura erronea della decisione impugnata. Infatti, contrariamente a quanto sostiene la ricorrente, la Commissione, per calcolare la parte dell'aiuto corrispondente alla sottocompensazione per servizio pubblico, non ha preso in considerazione la dotazione relativa al detto deprezzamento, ma al contrario, come risulta chiaramente dal punto 257, tabella 11, della decisione impugnata, essa ha dedotto l'importo di tale dotazione dal suo calcolo. Del resto, interrogata in udienza dal Tribunale, la ricorrente ha ammesso esplicitamente che la sua lettura della decisione impugnata su tale punto era erronea.
- 151 Ne consegue che l'importo di EUR 53,48 milioni considerato dalla Commissione come corrispondente ai costi non compensati degli obblighi di servizio pubblico assunti dalla SNCM sui servizi della Corsica tra il 1991 e il 2001 non tiene conto del deprezzamento della *Liamone*.
- 152 Per quanto riguarda, in secondo luogo, le plusvalenze potenziali sulla flotta destinata agli obblighi di servizio pubblico, la ricorrente rileva che il valore venale di cinque navi adibite agli obblighi di servizio pubblico al 31 dicembre 2001 è superiore al loro valore netto contabile per un importo di EUR 22,2 milioni. Secondo la ricorrente, dalle perdite subite tra il 1991 e il 2001 sul servizio della Corsica, che corrispondono, secondo la Commissione, alla sottocompensazione per servizio pubblico, dovrebbe pertanto essere dedotto l'importo di tali plusvalenze.
- 153 A tale proposito occorre anzitutto rilevare, senza che ciò sia contestato, che le plusvalenze latenti fatte valere non sono state iscritte nei conti della SNCM relativi

al 2000 e al 2001, conti che sono stati certificati da revisori contabili. Infatti, come la Commissione fa valere senza essere contraddetta dalla ricorrente, il che è stato confermato in udienza da quest'ultima, dall'applicazione dei principi generali della contabilità, in particolare del principio di prudenza, risulta che un'impresa, in linea di principio, non può rivalutare l'importo di un attivo del suo bilancio in ragione del fatto che il suo valore venale sarebbe superiore al valore contabile. Al contrario, secondo gli stessi principi, un'impresa deve prendere atto di un deprezzamento anticipato qualora il valore venale di un attivo sia inferiore al suo valore contabile.

154 È vero che la ricorrente fa valere in maniera generica, nell'ambito di altri censure, che i conti provvisori in possesso della Commissione all'epoca dell'adozione della decisione impugnata erano diversi dai conti definitivi approvati dai revisori, i quali sono stati resi accessibili dopo l'adozione della detta decisione. Tuttavia, dev'essere rilevato che la ricorrente non produce alcun elemento tale da dimostrare la detta affermazione e che essa non indica in nessun momento in cosa consisterebbe la differenza tra i conti provvisori ed i conti definitivi certificati.

155 Inoltre, e soprattutto, occorre rilevare che, al punto 272 della decisione impugnata, la Commissione ha indicato che due delle cinque navi destinate prima del 2002 agli obblighi di servizio pubblico erano ipotecate mentre, per le altre tre navi, la società non aveva trovato banche disposte ad accettarle in garanzia ipotecaria. A tale proposito la Commissione ha affermato: «Il livello d'indebitamento della società e la debolezza del suo autofinanziamento, presentato in dettaglio più avanti e che permette appena di garantire il pagamento degli interessi sul debito esistente, non sono infatti tali da indurre una banca, che agisce come creditore privato e a condizioni di mercato, a proporre un'esposizione di credito complementare alla SNCM. Il rischio per tale creditore di non vedere le scadenze di un prestito onorate dalla SNCM sarebbe infatti significativo in base alle risorse finanziarie che libera. Difficoltà simili non permetterebbero alla SNCM di ricorrere ad eventuali operazioni di lease-back per ridurre il suo indebitamento. L'esperienza della Commissione in materia di sequestri effettivi di navi o di aeromobili mostra che ciò è difficilmente attuabile in pratica quando tali attivi sono destinati a servizi d'interesse nazionale o regionale». Si deve necessariamente rilevare che, se la ricorrente contesta tali affermazioni, essa non apporta, nell'ambito delle presenti censure, alcun elemento concreto tale da rimetterle in discussione.

- 156 Infine, sebbene la ricorrente faccia valere che la SNCM avrebbe dovuto realizzare le plusvalenze fatte valere al fine di liberare proprie entrate supplementari e ridurre così le perdite derivanti dall'esercizio degli obblighi di servizio pubblico, tale argomento dev'essere respinto in quanto implicherebbe la vendita delle navi destinate dalla SNCM proprio ai suoi obblighi di servizio pubblico.
- 157 Ciò premesso, non risulta che la Commissione abbia commesso un errore manifesto di valutazione escludendo le plusvalenze latenti sulle navi destinate agli obblighi di servizio pubblico dal calcolo della sottocompensazione per servizio pubblico.
- 158 Contrariamente a quanto afferma la ricorrente, non risulta alcuna incoerenza rispetto al metodo seguito nella decisione 2002/149. Infatti, come risulta dal punto 102 di tale decisione, in quest'ultima la Commissione ha tenuto conto, per correggere l'importo delle perdite relative all'esercizio degli obblighi di servizio pubblico, solo dell'importo delle plusvalenze effettivamente realizzate su tre navi che erano state cedute durante il periodo 1991-1999. Per contro, da tale decisione non risulta che la Commissione abbia tenuto conto anche delle plusvalenze latenti su altre navi che non sarebbero state effettivamente cedute. Pertanto, se è vero che, nella decisione 2002/149, la Commissione è stata indotta a correggere il risultato contabile della SNCM sul servizio della Corsica assegnando a quest'ultimo una plusvalenza contabile che non figurava nella voce relativa a tale servizio, poiché considerata sotto un'altra voce, la situazione del caso di specie è completamente diversa, poiché in essa la ricorrente contesta alla Commissione di non aver corretto la contabilità della SNCM tenendo conto delle plusvalenze potenziali non iscritte nei conti.
- 159 Per quanto riguarda la circostanza messa in evidenza dalla ricorrente secondo cui, al contrario, la Commissione ha tenuto conto, per determinare i costi della ristrutturazione, del deprezzamento della *Liamone*, è sufficiente rilevare che una tale circostanza, come è stata esposta supra, deriva dall'applicazione restrittiva delle norme contabili che non sono state contestate dalla ricorrente.

- 160 Per quanto riguarda, in terzo luogo, l'asserita crescita significativa delle perdite della SNCM tra il 2000 e il 2001, è sufficiente rilevare che, lungi dal rimettere in discussione l'affermazione fatta al punto 256 della decisione impugnata, secondo cui la SNCM ha subito disavanzi sostanziali tra il 1991 e il 2001 per tutti i servizi della Corsica soggetti a obbligo di servizio pubblico, tale circostanza, anche supponendo che sia esatta, conferma la detta affermazione e, pertanto, non può in alcun modo rimettere in discussione l'analisi della decisione impugnata riguardo alla parte dell'aiuto corrispondente alla sottocompensazione per servizio pubblico.
- 161 Pertanto, le censure e gli argomenti sollevati dalla ricorrente per quanto riguarda la determinazione della sottocompensazione per servizio pubblico devono essere integralmente respinti.

Sull'analisi delle cause che hanno portato alle difficoltà finanziarie della SNCM

- 162 La ricorrente fa valere, sostanzialmente, che le difficoltà della SNCM provengono non da vincoli imposti dagli obblighi di servizio pubblico, ma dalla sua sovraccapacità di offerta, che deriverebbe da una politica di investimento eccessivo in nuove navi.
- 163 A tale proposito occorre ricordare in via preliminare che, ai sensi del punto 33 degli orientamenti, «[i]l piano di ristrutturazione descrive le circostanze che hanno determinato le difficoltà dell'impresa consentendo quindi di valutare l'adeguatezza delle misure proposte».
- 164 Ne consegue che, come la Commissione giustamente sostiene, l'analisi delle cause delle difficoltà della SNCM che essa ha effettuato ai punti 263-281 della decisione

impugnata, esaminando in particolare la politica di acquisto di navi della SNCM, il peso della massa salariale, degli acquisti intermedi e dei vincoli di servizio pubblico è richiesta non in quanto tale, ma solo al fine di verificare l'adeguatezza delle misure proposte per rimediare a tali difficoltà e, pertanto, per garantire il ripristino della redditività dell'impresa in questione.

165 Di conseguenza, nel caso di specie, le censure sollevate dalla ricorrente in merito alla sovraccapacità di offerta della SNCM sono idonee a provare un vizio della decisione impugnata solo se possono dimostrare l'inadeguatezza delle misure previste dalla decisione impugnata per fugare i dubbi sollevati dalla Commissione su tale punto.

166 A tale proposito va rilevato che, nella decisione impugnata, la Commissione, dopo aver osservato, al punto 333, che «[l]a riduzione della flotta prevista dal piano di ristrutturazione deve (...) essere equilibrata nei confronti della politica di acquisto di navi condotta dalla SNCM negli anni precedenti», ha rilevato, ai punti 336-339 della decisione impugnata, che era opportuno, senza constatare l'esistenza di una sovraccapacità di offerta della SNCM o quantificare quest'ultima, imporre alla SNCM, oltre all'impegno assunto nel piano di ristrutturazione di cedere quattro navi, come risulta dai punti 97-101 e 315, tre condizioni supplementari al fine di ridurne la capacità, vale a dire la limitazione della flotta del gruppo SNCM al numero attuale di navi al termine della cessione delle quattro navi, il divieto per la SNCM di procedere per un certo periodo al rinnovo della sua flotta e la limitazione del numero annuale di rotazioni sui diversi collegamenti marittimi a destinazione della Corsica. Conformemente ai punti 35 e 36 degli orientamenti, tali condizioni riflettono la preoccupazione della Commissione, espressa ai punti 311-317 della decisione impugnata, di attenuare le conseguenze sfavorevoli dell'aiuto per i concorrenti, limitando la presenza della SNCM sul suo mercato storico, cioè il servizio della Corsica.

- 167 Orbene, si deve necessariamente rilevare che, se con le presenti censure la ricorrente fa valere che l'offerta della SNCM è eccessiva, essa non spiega, per contro, perché l'impegno delle autorità francesi relativo alla cessione di quattro navi e le suddette condizioni supplementari imposte dalla Commissione non siano idonei a rimediare adeguatamente all'asserita sovraccapacità.
- 168 Alla luce di ciò, occorre rilevare che le censure della ricorrente su tale punto sono ininfluenti.
- 169 Ad ogni modo, tali censure risultano prive di fondamento.
- 170 In primo luogo, l'argomento secondo cui la Commissione ha rilevato, al punto 271 della decisione impugnata, che la SNCM non aveva particolarmente surinvestito negli ultimi anni per il rinnovo della sua flotta, basandosi sull'evoluzione delle immobilizzazioni nette di navi e non sull'evoluzione della capacità della SNCM in termini di offerta di posti, dev'essere respinto.
- 171 Infatti, effettuando l'esame dell'evoluzione delle immobilizzazioni nette di navi, la Commissione ha inteso verificare non il carattere sovraccapacitario dell'offerta della SNCM, ma, come risulta esplicitamente dal punto 270 della decisione impugnata e dal punto III 2 della decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, la razionalità delle decisioni di acquisto della compagnia al fine di accertarsi che le perdite del passato non derivassero da fattori diversi dal peso degli obblighi di servizio pubblico tra il 1991 e il 2001. Così, dopo aver esaminato l'evoluzione delle immobilizzazioni nette di navi della SNCM e aver constatato che la SNCM non aveva particolarmente surinvestito, la Commissione ha esaminato, al punto 272 della decisione impugnata, l'indebitamento della SNCM derivante dall'acquisto delle navi in questione.

- 172 Ne consegue che la censura della ricorrente si basa su una lettura erronea della decisione impugnata.
- 173 Ad ogni modo, si deve necessariamente rilevare che i dati forniti dalla ricorrente in merito all'evoluzione della capacità delle navi in termini di posti contraddicono la tesi della stessa, poiché da essi risulta chiaramente, senza che ciò sia stato del resto contestato dalla ricorrente, che la detta capacità è diminuita, tenendo conto della vendita di quattro navi a seguito del rinnovo e dell'acquisto di altre tre navi. A tale proposito l'argomento sollevato nella replica, secondo cui la capacità media rappresentata dalle tre nuove navi in termini di posti sarebbe, di per sé, superiore a quella della vecchia flotta, dev'essere respinto in quanto non pertinente, poiché la capacità media fatta valere è un dato meramente teorico che non corrisponde assolutamente alla capacità reale offerta dalle navi della SNCM.
- 174 Per quanto riguarda l'argomento secondo cui tale riduzione del numero di posti non sarebbe proporzionale alla riduzione di traffico subita dalla SNCM ed era tanto più necessaria alla luce dell'asserito calo del fatturato della SNCM, della diminuzione del peso degli obblighi di servizio pubblico e dell'aumento del numero di traversate effettuate dalla ricorrente, va ricordato che esso è ininfluenza poiché proprio per tali ragioni la Commissione ha ritenuto necessario, senza rilevare l'esistenza di una sovraccapacità di offerta da parte della SNCM o quantificarla, ridurre la capacità offerta dalla SNCM imponendo varie condizioni. Si deve nuovamente rilevare che, se la ricorrente contesta alla Commissione di non aver affermato il carattere sovraccapacitario dell'offerta della SNCM, essa non contesta i rimedi che la Commissione vi ha apportato a titolo delle contropartite a favore dei concorrenti.
- 175 In ogni caso, la ricorrente non può pretendere di dimostrare la sovraccapacità dell'offerta della SNCM facendo valere la circostanza che la nave *Pascal Paoli*, operante sulla linea Marsiglia-Bastia, propone un'offerta di posti superiore a quella prevista nella convenzione del 2002. Infatti, dall'allegato I di tale convenzione risulta

chiaramente che quest'ultima prevede un numero minimo di posti al fine di garantire un servizio minimo detto «di base». Inoltre, la Commissione ha rilevato, senza essere contraddetta dalla ricorrente, che la *Pascal Paoli* destinava un numero assolutamente identico di cabine agli obblighi di servizio pubblico.

- 176 Per quanto riguarda, in secondo luogo, l'argomento secondo cui le perdite della SNCM sarebbero aumentate nel 2000 e nel 2001, ossia proprio negli anni della consegna della *Liamone* e dell'ordinazione della *Danielle Casanova*, è sufficiente rilevare che la ricorrente non fornisce alcun elemento concreto tale da dimostrare l'esistenza di un nesso di causalità tra queste ultime circostanze e l'aumento delle perdite della SNCM.
- 177 Alla luce di tali considerazioni, le censure relative all'analisi delle cause delle difficoltà della SNCM devono essere integralmente respinte.

Sull'osservanza degli orientamenti

- 178 La ricorrente sostiene che la Commissione ha commesso errori di fatto ed errori manifesti di valutazione riguardo all'osservanza delle condizioni menzionate dagli orientamenti per quanto riguarda la natura di impresa in difficoltà del beneficiario dell'aiuto, la valutazione del ripristino della redditività, la prevenzione di indebite distorsioni della concorrenza indotte dall'aiuto e la limitazione dell'aiuto al minimo.
- 179 In via preliminare occorre sottolineare che, con tali censure, la ricorrente si limita a far valere la violazione, da parte della Commissione, delle condizioni indicate negli orientamenti sui quattro punti suddetti, senza addurre l'illegittimità di tali orientamenti riguardo all'art. 87, n. 3, lett. c), CE.

180 Ciò premesso, l'esame delle presenti censure deve limitarsi a verificare l'osservanza da parte della Commissione dei suoi stessi orientamenti e non può estendersi alla legittimità di tali condizioni riguardo al Trattato CE. In mancanza di argomenti sollevati dalla ricorrente a tale proposito, infatti, una simile questione non fa parte dei motivi che il Tribunale può o deve esaminare d'ufficio (v., in particolare, sentenza Commissione/ Sytraval e Brink's France, citata supra al punto 52, punto 67).

181 Le censure e gli argomenti sollevati dalla ricorrente al fine di dimostrare che la decisione impugnata viola gli orientamenti devono essere valutati alla luce di tale osservazione preliminare.

— Sulla natura di impresa in difficoltà della SNCM

182 La ricorrente contesta alla Commissione, sostanzialmente, di aver affermato che la SNCM era un'impresa in difficoltà alla luce della perdita del suo capitale sociale, basandosi sul valore netto contabile degli attivi senza tener conto della possibilità di mobilitare alcuni di essi.

183 Occorre ricordare che, se non esiste una definizione comunitaria di impresa in difficoltà, la Commissione ritiene, al punto 4 degli orientamenti, che un'impresa sia in difficoltà «qualora essa non sia in grado, con le proprie risorse finanziarie o ottenendo i fondi necessari dai proprietari/azionisti o dai creditori, di contenere le perdite che potrebbero condurla quasi certamente, senza un intervento esterno dei poteri pubblici, al collasso economico a breve o a medio termine».

- 184 Ai sensi del punto 5, lett. a), degli orientamenti, la Commissione afferma che, «[i]n particolare, l'impresa, a prescindere dalla sua dimensione, è comunque considerata in difficoltà (...) se si tratta di società a responsabilità limitata, qualora abbia perduto più della metà del capitale sottoscritto e la perdita di più di un quarto di tale capitale sia intervenuta nel corso degli ultimi dodici mesi». D'altra parte, la Commissione indica, al punto 6 degli orientamenti, quanto segue:

«Le difficoltà di un'impresa di solito sono rivelate da livello crescente delle perdite, diminuzione del fatturato, aumento delle scorte, eccesso di capacità produttiva, diminuzione del margine lordo di autofinanziamento, aumento dell'indebitamento e degli oneri da interessi e basso o inesistente valore del capitale netto (...). In ogni caso un'impresa in difficoltà può beneficiare di aiuti alla ristrutturazione solo previa verifica della sua incapacità di riprendersi con le forze proprie e con fondi ottenuti dai suoi proprietari/azionisti o dai creditori».

- 185 Ne consegue che, se è vero che, secondo gli orientamenti, un'impresa è «comunque» considerata in difficoltà qualora abbia perso una parte sostanziale del suo capitale sociale, niente impedisce ad un'impresa di dimostrare con altri indici, come quelli elencati sopra, di trovarsi in difficoltà finanziarie ai sensi degli orientamenti, anche se non ha perso una parte importante del suo capitale sociale.

- 186 Nel caso di specie, la Commissione ha affermato che la SNCM soddisfaceva contemporaneamente la condizione prevista dal punto 5, lett. a), degli orientamenti e quella prevista dal punto 6 degli stessi. Così, dopo aver rilevato, al punto 291 della decisione impugnata, che la SNCM aveva perso più della metà del suo capitale sottoscritto, capitale di cui più di un quarto era scomparso nel corso dell'ultimo anno, essa ha rilevato, ai punti 292-294 della decisione impugnata, che altri indici dimostravano che la SNCM era un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti. A tale proposito la Commissione ha rilevato l'aumento delle perdite, la diminuzione del fatturato, l'aumento dei debiti finanziari, l'aumento dell'onere finanziario, la

diminuzione dei fondi propri, la debolezza dei fondi propri rispetto all'entità, al fabbisogno di finanziamento e all'attivo immobilizzato netto dell'impresa, nonché la debolezza del suo autofinanziamento. In seguito, al punto 295 della decisione impugnata, la Commissione ha indicato che le autorità francesi le avevano confermato che le banche rifiutavano di prestare denaro alla SNCM a causa del suo indebitamento, anche se la SNCM aveva proposto di portare in garanzia le sue ultime navi libere da ipoteche o da altri vincoli simili.

187 Orbene, si deve necessariamente rilevare che, se con le presenti censure la ricorrente contesta il fatto che la condizione prevista dall'art. 5, lett. a), degli orientamenti sia soddisfatta, per contro, essa non contesta effettivamente queste ultime affermazioni della decisione impugnata.

188 Tutt'al più, la ricorrente suggerisce anzitutto che il bilancio della SNCM relativo all'esercizio 2002 non è stato certificato da revisori contabili. Tuttavia, va necessariamente rilevato che tale affermazione non è dimostrata da alcun elemento concreto.

189 Laddove, con tale censura, la ricorrente lamentasse che la Commissione si è basata, al momento dell'adozione della decisione impugnata, su conti provvisori, circostanza non contestata ed esplicitamente menzionata ai punti 17 e 293 della decisione impugnata, è sufficiente rilevare che la ricorrente non apporta a tale proposito alcun elemento tale da dimostrare che i conti definitivi siano diversi da quelli provvisori.

190 Pertanto, gli argomenti manifestamente infondati relativi ai conti annuali della SNCM devono essere immediatamente respinti.

- 191 Inoltre, per quanto riguarda in particolare gli indici di cui ai punti 293 e 294 della decisione impugnata, va rilevato che la ricorrente si limita a contestare solo l'analisi effettuata dalla Commissione sulla capacità di autofinanziamento della SNCM. Orbene, occorre ammettere che gli altri indici menzionati dalla decisione impugnata, in particolare il livello delle perdite e dei debiti finanziari, sono da soli idonei a dimostrare la natura di impresa in difficoltà della SNCM. È vero che nelle sue osservazioni sugli interventi la ricorrente contesta per la prima volta il livello dei debiti della SNCM, ma senza tuttavia indicare come l'errore fatto valere potrebbe modificare l'analisi della Commissione sulla natura di impresa in difficoltà della SNCM. Orbene, la ricorrente stessa ha sottolineato più volte con forza nelle sue memorie l'aumento significativo dei debiti della SNCM tra il 2000 e il 2001 a seguito di un asserito surinvestimento in navi.
- 192 Tali indici non possono, ad ogni modo, essere messi in discussione dalla circostanza, fatta valere per la prima volta nella controreplica, secondo cui la SNCM avrebbe effettuato una guerra tariffaria. Infatti, un tale comportamento non è assolutamente incompatibile con l'esistenza di difficoltà finanziarie. Al contrario, il fatto che la SNCM praticasse prezzi molto bassi, eventualmente inferiori ai suoi costi, sarebbe tale da rafforzare la sua natura di impresa in difficoltà, dato che un simile comportamento è idoneo a provocare perdite finanziarie. Per quanto riguarda il fatto, anch'esso menzionato nella controreplica, che la SNCM avrebbe assunto un nuovo direttore generale del 2003, esso non può essere preso in considerazione al fine di esaminare la legittimità della decisione impugnata, essendo successivo all'adozione di quest'ultima.
- 193 Infine, riguardo all'argomento secondo cui, contrariamente a quanto la Commissione ha rilevato al punto 295 della decisione impugnata, alcune navi sarebbero mobilitabili e potrebbero fungere da garanzia presso le banche, è sufficiente rilevare che esso non è sostenuto da nessun elemento concreto. Tutt'al più, nelle sue osservazioni sugli interventi, la ricorrente rileva a tale proposito che, secondo la memoria di intervento della SNCM, tale società ha ottenuto un prestito di EUR 22,5 milioni alla fine del 2001 e avrebbe potuto ottenere un credito a breve termine di EUR 40 milioni nel 2002. Tuttavia, a seguito di un quesito del Tribunale su tale punto, la SNCM ha spiegato in udienza che il detto «prestito» si riferiva, in realtà, ad una linea di credito esistente che era interamente esaurita all'epoca dell'adozione della decisione impugnata. Si deve necessariamente rilevare che la ricorrente non ha

contestato tale spiegazione, la quale, del resto, è confermata dal punto 272 della decisione impugnata, in cui la Commissione afferma che, alla luce dell'indebitamento della SNCM e della debolezza del suo autofinanziamento, nessuna banca che agisca quale creditore privato e a condizioni di mercato è disposta a proporre un'esposizione di credito «complementare» alla SNCM. Ad ogni modo, il fatto che la SNCM abbia o avrebbe potuto ottenere crediti bancari nel 2002 non è tale da mettere in discussione il fatto che, all'epoca dell'adozione della decisione impugnata, la Commissione abbia constatato che, ormai, le banche rifiutavano alla SNCM qualsiasi nuovo prestito. Alla luce di ciò, l'affermazione di cui al punto 295 della decisione impugnata, che figura sostanzialmente anche al punto 272 della stessa, deve considerarsi dimostrata.

194 Ne consegue che la natura di impresa in difficoltà della SNCM ai sensi degli orientamenti è sufficientemente dimostrata dagli indici menzionati ai punti 293 e 294 della decisione impugnata.

195 Di conseguenza, le censure sollevate dalla ricorrente al fine di rimettere in discussione le contestazioni della Commissione relative alla perdita del capitale sociale della SNCM risultano ininfluenti.

196 In ogni caso, occorre osservare a tale proposito che, se la ricorrente contesta alla Commissione di aver sottovalutato gli attivi della SNCM adottando un approccio strettamente contabile basato sul valore netto degli attivi senza tener conto del loro valore venale alla luce della possibilità di mobilitare alcuni di essi, essa non indica in che modo la presa in considerazione del valore venale di tali attivi sarebbe tale da condurre ad una conclusione sostanzialmente diversa da quella della decisione impugnata, vale a dire che, contrariamente a quanto esposto in quest'ultima, la SNCM non avrebbe perso la metà del suo capitale e un quarto di tale capitale non sarebbe sparito durante l'ultimo anno. Al contrario, nelle sue osservazioni sugli interventi la ricorrente stessa ammette la perdita di un quarto del capitale sociale durante gli ultimi dodici mesi. Allo stesso modo, se, come è già stato indicato supra,

la ricorrente afferma che alcune navi sono mobilitabili e potrebbero fungere da garanzia presso le banche, essa non fornisce la minima cifra o elemento concreto a sostegno della sua tesi, tranne i dati forniti dalla SNCM stessa, i quali, come è stato indicato supra al punto 193, non sono tali da contraddire l'analisi della decisione impugnata su tale punto.

197 Ne consegue che le censure della ricorrente relative alla perdita del capitale sociale della SNCM sono ininfluenti e di fatto infondate.

198 Per le dette ragioni, le censure e gli argomenti dedotti dalla ricorrente in merito alla natura di impresa in difficoltà della SNCM devono essere respinti.

— Sul ripristino della redditività

199 La ricorrente contesta alla Commissione di non aver previsto un'opzione intermedia tra la prosecuzione dell'attività della SNCM grazie alla concessione dell'aiuto e la sparizione di tale impresa in mancanza di concessione dell'aiuto stesso.

200 Si deve necessariamente rilevare che tali censure derivano da una lettura erronea della decisione impugnata. Infatti, come la Commissione sostiene giustamente, la decisione impugnata non ha accolto nessuna delle soluzioni estreme menzionate dalla ricorrente, ma ha optato, conformemente alla tesi sostenuta dalla ricorrente, per una soluzione intermedia.

- 201 Così, occorre sottolineare che, ai sensi dei punti 300-302 della decisione impugnata, la SNCM è stata obbligata, al fine di garantire il ripristino della sua redditività, da un lato, a riorientare le sue attività verso il Magreb considerate le prospettive di crescita di tale mercato e, dall'altro, ad abbandonare attività che, anche dopo la ristrutturazione, sarebbero restate strutturalmente deficitarie, in particolare il collegamento tra l'Italia e la Corsica garantito dalla Corsica Marittima.
- 202 Inoltre, ai punti 315-317 della decisione impugnata, al fine di prevenire le distorsioni eccessive della concorrenza, la Commissione ha imposto alla SNCM, oltre alla chiusura del collegamento tra l'Italia e la Corsica, il ritiro quasi completo dei collegamenti tra Tolone e la Corsica, la limitazione del numero di rotazioni ogni anno a partire dal 2003, in particolare sul servizio tra Nizza e la Corsica, nonché la vendita di quattro navi. Inoltre, la Commissione ha ritenuto necessario, al fine di evitare che la SNCM utilizzi liquidità eccedentarie per attività aggressive, suscettibili di causare distorsioni sul mercato, vietarle di finanziare nuovi investimenti, a parte i costi di indirizzo dell'attività verso il Magreb, anche per sostituire navi esistenti.
- 203 Infine, al fine di preservare l'interesse comune, la Commissione ha anche imposto alla SNCM, ai punti 331-367 della decisione impugnata, una serie di misure dirette a limitarne le capacità e ad impedirle di adottare una politica tariffaria aggressiva. A tal fine la Commissione ha imposto, oltre alle suddette misure in materia di rotazione e di investimento, la riduzione della flotta della SNCM al numero attuale di navi al termine della cessione delle quattro navi, la cessione di partecipazioni non strategiche e il divieto di adottare un comportamento di «price leader», condizioni che sono riprese agli artt. 2 e 5 del dispositivo della decisione impugnata.
- 204 Ne consegue pertanto che, lungi dall'aver autorizzato la SNCM a proseguire le sue attività esistenti con la concessione dell'aiuto in questione, la Commissione, al

contrario, ha adottato una decisione che impone alla SNCM, per beneficiare di tale aiuto, una modifica sostanziale di una parte delle sue attività. Alla luce di ciò, le censure della ricorrente su tale punto devono essere respinte.

205 Laddove, con le presenti censure, la ricorrente mira, in particolare, sotto la parvenza di una critica generica dell'esame del ripristino della redditività, a contestare il mantenimento della presenza della SNCM sul collegamento tra Nizza e la Corsica, collegamento su cui essa stessa è attiva in concorrenza diretta con la SNCM, va osservato che, se nel ricorso la ricorrente sembra contestare alla Commissione di non aver imposto alla SNCM un ritiro totale del collegamento tra Nizza e la Corsica, nella replica essa sostiene, in maniera più sfumata, che la Commissione avrebbe dovuto imporre alla SNCM una riduzione della sua presenza su tale collegamento.

206 Orbene, laddove in primo luogo la ricorrente critica la decisione impugnata in quanto la Commissione avrebbe dovuto imporre alla SNCM una riduzione della sua presenza sul collegamento tra Nizza e la Corsica, è sufficiente rilevare che una tale critica deriva da una lettura erronea della decisione impugnata, poiché, come risulta da quanto precede, la Commissione ha imposto alla SNCM proprio misure dirette a ridurre la sua presenza su tale linea sotto forma di restrizioni in materia di rotazioni. A tale proposito non è rilevante che la condizione imposta dalla Commissione debba essere analizzata come una diminuzione di collegamenti annuali piuttosto che come una riduzione di traffico, dato che in ogni caso ne deriva una limitazione delle attività della SNCM in partenza da Nizza. Pertanto, la censura della ricorrente su tale punto è di fatto infondata.

207 Laddove, in secondo luogo, la ricorrente critica la decisione impugnata in quanto la Commissione avrebbe dovuto imporre alla SNCM un ritiro totale del collegamento tra Nizza e la Corsica, va ricordato che la Commissione ha spiegato a tale proposito, al punto 302 della decisione impugnata, che, da un lato, se l'attività in partenza da Nizza restava incerta, la sua importanza diminuiva e il deprezzamento anticipato della *Liamone* nel 2001 avrebbe facilitato il ritorno a risultati positivi su questa linea e, dall'altro, che una presenza, anche ridotta, in partenza da Nizza restava necessaria per il posizionamento della società su tutto il mercato. Del resto, al punto 338 della

decisione impugnata la Commissione ha indicato che il fatto di non aver imposto misure più drastiche di quelle menzionate supra in materia di capacità era dovuto, in particolare, alle prospettive di crescita del traffico verso la Corsica e al rischio di arrivare ad una situazione di monopolio a profitto del suo concorrente diretto sulle linee tra la Francia continentale e la Corsica.

208 In primo luogo, si deve necessariamente rilevare che la ricorrente non contesta il motivo esposto al punto 302 della decisione impugnata secondo cui il peso dell'attività in partenza da Nizza sarebbe diminuito e il deprezzamento anticipato della *Liamone* nel 2001 avrebbe facilitato il ritorno a risultati positivi su tale linea.

209 In secondo luogo, per quanto riguarda il motivo vertente sul posizionamento della SNCM su tutto il mercato, la ricorrente, senza contestare realmente tale motivo, si limita ad affermare che non lo capisce. Orbene, è palese che, con tale motivo, la Commissione ha ammesso che la presenza della SNCM sul collegamento Nizza-Corsica era necessaria per diminuire la sua dipendenza nei confronti del servizio storico tra Marsiglia e la Corsica, oggetto di obblighi di servizio pubblico. Ciò risulta dal seguito del punto 302 della decisione impugnata, che precisa come il reimpiego verso il Magreb avrebbe contribuito a diminuire la dipendenza della società riguardo a questa stessa linea storica. A tale proposito, contrariamente a quanto fa valere la ricorrente, la SNCM resta vulnerabile a Marsiglia dal momento che la convenzione del 2002 scade nel 2006 e che essa non detiene su tale linea alcun diritto di esclusiva. D'altra parte, si deve necessariamente rilevare che la ricorrente si è ritirata dalla gara d'appalto per la concessione della convenzione del 2002. Inoltre, la ricorrente non può ragionevolmente contestare la necessità per la SNCM di diversificare la sua offerta, dato che essa garantisce quattro collegamenti verso la Corsica. D'altronde, la SNCM ha spiegato a tale proposito, senza essere contraddetta dalla ricorrente, che, poiché una parte importante delle traversate è effettuata a partire da Marsiglia e verso Nizza (o viceversa), un ritiro da Nizza avrebbe ripercussioni negative automatiche su Marsiglia. Allo stesso modo, come risulta dal punto 205 della decisione impugnata, non contestato dalla ricorrente, le autorità francesi hanno sottolineato la complementarità del servizio di Nizza e di Marsiglia, nonché la necessità per la SNCM di presentare un'offerta equilibrata rispetto alla presenza della ricorrente a partire da quattro porti continentali.

- 210 Per quanto riguarda la censura, formulata nelle osservazioni sugli interventi, secondo cui il mantenimento di un servizio su linee non redditizie sarebbe giustificato dalla sua complementarità con servizi più redditizi, esso si basa su un duplice postulato non dimostrato. Infatti, da un lato, per le ragioni che saranno esposte dettagliatamente in seguito, la ricorrente non dimostra in alcun modo che il servizio di Nizza non sia redditizio. Dall'altro, per quanto riguarda il servizio di Marsiglia, si deve necessariamente rilevare che non solo la sua redditività, contrariamente a quanto suggerito dalla ricorrente, non può essere evinta da un preteso monopolio su tale linea, in quanto la SNCM non dispone di alcun diritto di esclusiva per tale servizio, ma che inoltre la ricorrente non tiene conto del fatto che la convenzione del 2002 ha come unico scopo quello di compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico su tale linea, senza concedere alcuna garanzia di benefici alla SNCM. Del resto, occorre rilevare che, se la tesi della ricorrente fosse esatta, sarebbe difficilmente comprensibile che la ricorrente abbia scelto di operare a partire da Nizza e di rinunciare ad operare a partire da Marsiglia.
- 211 In terzo luogo, in merito al rischio della creazione di un monopolio addotto dalla Commissione per quanto riguarda il servizio di Nizza, va ricordato che il Tribunale ha già dichiarato che la Commissione poteva legittimamente ritenere, nell'esercizio del suo ampio potere discrezionale, che la presenza di un'impresa fosse necessaria per prevenire la formazione di una struttura oligopolistica rinforzata nei mercati di cui trattasi (sentenza Kneissl Dachstein/Commissione, citata supra al punto 138, punto 97).
- 212 Orbene, nel caso di specie va necessariamente rilevato che la ricorrente, senza contestare che essa costituisce l'unico concorrente attuale della SNCM sul collegamento tra Nizza e la Corsica, di modo che il ritiro della SNCM da tale linea le conferirebbe un monopolio di fatto su quest'ultima, si limita a far valere che la Moby Lines così come altre società italiane potrebbero iniziare ad operare su tale linea. Tuttavia, va osservato che né la Moby Lines né alcun'altra società indicata dalla ricorrente è attualmente operativa su linee tra la Francia continentale e la Corsica. Inoltre, la ricorrente non apporta il minimo elemento tale da sostenere la tesi secondo cui società marittime avrebbero attualmente progetti di divenire operative su tale linea. Alla luce di ciò, le affermazioni della ricorrente sul detto punto non possono essere tali da rimettere in discussione le conclusioni della Commissione relative al rischio di creazione di un monopolio sul collegamento Nizza-Corsica a suo favore.

- 213 Nessuno degli altri argomenti sollevati dalla ricorrente è tale da rimettere in discussione le affermazioni della Commissione relative alla necessità di mantenere la presenza della SNCM sul collegamento Nizza-Corsica.
- 214 Per quanto riguarda, anzitutto, l'asserito carattere strutturalmente deficitario di tale linea, si deve necessariamente rilevare che non solo la ricorrente non basa in alcun modo la sua affermazione su elementi concreti, ma inoltre la sua presenza ininterrotta su tale linea sin dal 1999 contraddice la detta tesi. A tale proposito occorre rilevare anzitutto che la ricorrente non ha mai smesso di aumentare le proprie capacità, come essa stessa sottolinea nella replica, in cui mette in evidenza un aumento del 109% delle sue traversate verso la Corsica tra il 2000 e 2004. D'altra parte, la ricorrente rileva nel ricorso che l'ordinazione di una seconda nave le consentirà di aumentare del 70% la sua offerta sulle linee francesi. Inoltre, la Commissione ha rilevato ai punti 65 e 86 della decisione impugnata, senza essere contraddetta dalla ricorrente, che, sul servizio della Corsica, la ricorrente ha avviato nel 2001 una politica aggressiva di conquista di quote di mercato e che tale strategia l'ha indotta a proporre un'offerta sovradimensionata per uno o due anni onde attirare una nuova clientela.
- 215 Per quanto riguarda, poi, l'affermazione secondo cui la SNCM venderebbe in perdita sulle linee concorrenziali, va anche rilevato che essa si basa su un postulato non dimostrato. Si deve necessariamente osservare che non è pertinente interrogare la ricorrente sulla ragione per cui la SNCM non ha previsto un piano di ristrutturazione sin dal 1992, quando era chiaro che la liberalizzazione del cabotaggio sarebbe entrata in vigore a partire dal 1999. Infatti, dato che alla Commissione era stato sottoposto un piano di ristrutturazione nel 2002, essa era tenuta a prendere posizione solo su tale piano. La circostanza che un piano siffatto avrebbe potuto, eventualmente, essere presentato precedentemente costituisce un'ipotesi teorica e non è tale da incidere sulla legittimità della decisione impugnata. Ad ogni modo, non si può contestare alla SNCM di aver tentato di adeguarsi al suo nuovo ambiente concorrenziale ricorrendo anzitutto alle proprie risorse, senza chiedere aiuti alla ristrutturazione, ove del resto non è dimostrato che questi ultimi potessero esserle legittimamente concessi a quell'epoca in tale momento nell'ambito degli orientamenti.

- 216 Per quanto riguarda, d'altra parte, l'incapacità fatta valere dalla SNCM di esercitare le sue attività in un contesto concorrenziale non sovvenzionato, è sufficiente rilevare che una tale affermazione non è dimostrata. A tale proposito va sottolineato che la SNCM opera sul collegamento tra Nizza e la Corsica solo dal 2002 al di fuori di qualsiasi obbligo di servizio pubblico e delle compensazioni pubbliche ad esso relative. D'altra parte, la ricorrente stessa rileva nel ricorso che la SNCM opera con tre navi sul Magreb, un altro collegamento effettuato al di fuori di qualsiasi obbligo di servizio pubblico, con risultati positivi.
- 217 Per quanto riguarda, infine, l'asserita sovraccapacità del mercato verso la Corsica, occorre ricordare che, ai punti 82-87 e 313 della decisione impugnata, la Commissione, sulla base dello studio di mercato presentato dalle autorità francesi, ha rilevato l'assenza di sovraccapacità sul servizio verso la Corsica.
- 218 Nessuno degli elementi fatti valere dalla ricorrente è tale da rimettere in discussione la detta conclusione. Al contrario, poiché la ricorrente stessa sottolinea, come è già stato rilevato, di aver aumentato le sue traversate verso la Corsica del 109% tra il 2000 e il 2004 e che l'ordinazione di una seconda nave le avrebbe consentito di aumentare del 70% la sua offerta sulle linee francesi, l'affermazione secondo cui il mercato sarebbe in sovraccapacità non risulta credibile. La ricorrente, inoltre, non apporta alcun dato relativo all'offerta complessiva. D'altra parte, dal punto 170 della decisione impugnata, il quale non è stato contestato nell'ambito del presente ricorso, risulta che, in occasione della riunione con la Commissione tenutasi il 4 febbraio 2003, i rappresentanti della ricorrente hanno segnalato che il mercato delle traversate tra la Francia continentale e la Corsica «era positivo, con un aumento del 17% tra il 2000 e il 2001 e del 13% tra il 2001 e il 2002», confermando così la constatazione effettuata dalla Commissione, al punto 61 della decisione impugnata, sulla base dello studio di mercato presentato dalle autorità francesi, secondo cui il mercato conosceva una crescita sostenuta. Inoltre, va osservato che, secondo le stesse cifre fornite dalla ricorrente nella replica, il mercato sarebbe aumentato del 6,6% nel 2000-2001, dell'8,3% nel 2001-2002 e, anche se ciò costituisce certamente un rallentamento, dell'1% nel 2002-2003. A tale proposito, d'altra parte, la sensibile differenza tra tali cifre e quelle precedenti non può che suscitare dubbi in merito alla

credibilità della tesi della ricorrente. Infine, per quanto riguarda le cifre fornite nelle osservazioni sugli interventi al fine di dimostrare una riduzione del numero di passeggeri all'inizio del 2004, è sufficiente rilevare che non solo tali dati sono successivi alla decisione impugnata, ma anche che, dal momento che essi riguardano un solo anno, non possono, in quanto tali, rimettere in discussione le previsioni di crescita per il periodo 2002-2006.

219 Ne consegue che nessuna delle censure dedotte dalla ricorrente è tale da dimostrare che la Commissione abbia commesso un errore manifesto di valutazione non imponendo alla SNCM di ritirarsi completamente dal collegamento Nizza-Corsica.

220 Pertanto, le censure e gli argomenti della ricorrente relativi al ripristino della redditività devono essere integralmente respinti.

— Sulla prevenzione delle indebite distorsioni della concorrenza

221 La ricorrente fa valere che la Commissione ha valutato erroneamente le distorsioni della concorrenza derivanti dalla concessione dell'aiuto in questione e non si è interrogata su alcune distorsioni rivelate in occasione dell'esame di tale aiuto.

222 Per quanto riguarda, in primo luogo, le distorsioni della concorrenza derivanti dalla concessione dell'aiuto in questione, occorre ricordare che, al punto 312 della decisione impugnata, la Commissione ha affermato che, conformemente al punto 39 degli orientamenti, era necessario limitare la presenza della SNCM sul suo mercato storico, cioè il servizio della Corsica, dove essa fa fronte alla concorrenza di

operatori comunitari, il che non avviene per i servizi del Magreb. Così, ai sensi dei punti 313-317, dopo aver rilevato che il mercato non era in sovraccapacità, la Commissione ha ammesso che le quattro contropartite seguenti erano sufficienti per ridurre la presenza della SNCM sul suo mercato al profitto diretto dei suoi concorrenti: la chiusura del collegamento tra l'Italia e la Corsica garantito dalla Corsica Marittima, il ritiro quasi completo dei collegamenti tra Tolone e la Corsica, la limitazione del numero totale di posti offerti e del numero di rotazioni ogni anno a partire dal 2003, in particolare sul servizio tra Nizza e la Corsica, e la vendita di quattro navi. Inoltre, la Commissione ha ritenuto necessario, al fine di evitare che la SNCM utilizzi liquidità eccedentarie per attività aggressive, suscettibili di causare distorsioni sul mercato, vietare alla SNCM di finanziare nuovi investimenti, a parte i costi di indirizzo dell'attività verso il Magreb integrati nel piano di ristrutturazione.

223 Con le presenti censure, la ricorrente, senza rimettere in discussione la vendita delle navi e il ritiro quasi completo da Tolone, contesta le conclusioni della Commissione relative al carattere non sovraccapacitario del mercato, alla chiusura del collegamento Italia-Corsica e alla limitazione delle rotazioni.

224 Per quanto riguarda, in primo luogo, il carattere sovraccapacitario del mercato, è sufficiente rilevare che gli argomenti della ricorrente su tale punto sono già stati respinti supra, al punto 217. In tale fase la ricorrente si limita ad aggiungere, in risposta all'osservazione della Repubblica francese sul suo acquisto di una nuova nave nel 2004, che la sua decisione a tale proposito era stata adottata prima del progetto di ricapitalizzazione della SNCM. Tuttavia, oltre al fatto che la ricorrente non prova che tale acquisto non sarebbe stato effettuato se il progetto di ricapitalizzazione fosse stato noto, va rilevato che, come risulta dalla denuncia presentata dalla ricorrente presso la Commissione il 18 febbraio 2004 per utilizzo abusivo dell'aiuto da parte della SNCM, l'aumento delle capacità da essa realizzate sulla linea di Nizza non si limita alla nuova nave acquistata nel 2004, ma è costante sin dal 1996, con la costruzione di tre navi veloci nel 1996 e di due traghetti veloci nel 2001, il che, secondo le sue stesse affermazioni, le ha concesso di aumentare per il 2004 le sue capacità su tale linea del 18,17%.

225 Per quanto riguarda, in secondo luogo, la chiusura del collegamento Italia-Corsica, è pacifico, come rileva la ricorrente, che quest'ultima è stata effettuata sin dal gennaio 2002, prima dell'attuazione del piano di ristrutturazione. Tuttavia, una simile circostanza non può privare la detta misura della sua natura di contropartita a profitto dei ricorrenti al fine di ridurre la presenza della SNCM sul suo mercato dato che risulta che il ritiro da tale linea fosse previsto dal piano di ristrutturazione adottato il 17 dicembre 2001 e notificato alla Commissione il 18 febbraio 2002. Come la Commissione sostiene correttamente, spetta infatti a ciascun operatore economico adottare le misure necessarie per limitare il suo danno, nonché quello causato alla concorrenza. A tale proposito, anche se era esatto che, come sostiene la ricorrente, il piano di ristrutturazione non ha concepito il ritiro dalla linea in questione quale contropartita a favore della concorrenza ai sensi degli orientamenti, tale circostanza non sarebbe pertinente, dal momento che è pacifico che una simile misura è effettivamente tale da diminuire le distorsioni della concorrenza causate dall'aiuto in questione.

226 Per quanto riguarda, in terzo luogo, la limitazione delle rotazioni, risulta che, con la sua censura su tale punto, la ricorrente contesta alla Commissione di essersi basata, per imporre tale misura, sul numero di passeggeri trasportati tra la Francia continentale e la Corsica, come riportato al punto 53, tabella 2, della decisione impugnata, e non sul numero di posti realmente offerti.

227 A tale proposito occorre rilevare che, ai sensi dell'art. 5 del dispositivo della decisione impugnata, la Commissione ha imposto alla SNCM, quale contropartita a favore della concorrenza, la limitazione del numero annuale di rotazioni di navi sui diversi collegamenti marittimi con la Corsica «alle soglie previste alla tabella 3 [del punto 104 della decisione impugnata]». Il rinvio alla tabella 2 del punto 53 della decisione impugnata effettuato dalla nota 113 del punto 315 di tale decisione, il quale menziona tra i motivi la condizione ripresa all'art. 5 del dispositivo, deriva manifestamente da un errore di trascrizione.

228 Ne consegue che, contrariamente alla tesi della ricorrente, la limitazione delle rotazioni a destinazione della Corsica è stata determinata non in funzione del numero di passeggeri trasportati, bensì in funzione del numero di traversate. La tesi della ricorrente si basa pertanto su una lettura erronea della decisione impugnata.

- 229 Ad ogni modo va osservato che, se al punto 315 della decisione impugnata la Commissione indica che ha imposto alla SNCM, a titolo di contropartita a favore della concorrenza, la limitazione del numero di posti offerti «e» del numero di rotazioni ogni anno a partire dal 2003, dall'art. 5 del dispositivo della stessa decisione nonché dai punti 337, 363 e 364, dedicati a tale condizione, risulta invece che, a titolo di condizione di autorizzazione dell'aiuto, alla SNCM è imposta solo la limitazione del numero annuale di rotazioni. Come la Commissione ha confermato in udienza a seguito di un quesito del Tribunale, occorre pertanto rilevare che la decisione impugnata non impone alla SNCM alcuna limitazione in termini di posti offerti su tali navi.
- 230 Ciò premesso, si deve necessariamente rilevare che, nell'ambito della presente censura, la ricorrente non indica né in cosa consista la manifesta inadeguatezza delle limitazioni di rotazioni imposte dalla decisione impugnata per ridurre le indebite distorsioni della concorrenza indotte dalla concessione dell'aiuto, né come il metodo da essa raccomandato porterebbe ad imporre limitazioni di rotazioni diverse e più adeguate per ridurre tali distorsioni.
- 231 A tale proposito è certamente esatto che, come fa valere la ricorrente, una limitazione delle rotazioni non equivale necessariamente, e in ogni caso, ad una limitazione del numero di posti, poiché le navi della SNCM non hanno tutte la stessa capacità e, almeno in teoria, la loro destinazione potrebbe essere modificata, dato che la convenzione del 2002 prevede unicamente, per l'esercizio degli obblighi di servizio pubblico, una destinazione «di principio» di ciascuna nave designata ad una linea determinata. A tale proposito, la spiegazione fornita in udienza dalla SNCM secondo cui la convenzione del 2002 è interpretata dalle parti contraenti nel senso che vieta le modifiche di destinazione di navi non può essere accolta poiché contraddice direttamente i termini di tale convenzione. Del resto, occorre rilevare che, al punto 29, lett. c), della decisione impugnata la Commissione stessa ha osservato che le navi veloci (navires à grande vitesse; in prosieguo: le «NGV») *Liamone* e *Asco* operavano «soprattutto» in partenza da Nizza.

232 Tuttavia, occorre ammettere che, quanto meno, la limitazione del numero di rotazioni è tale da contribuire all'obiettivo di riduzione delle capacità. A tale proposito occorre rilevare che la ricorrente non contesta l'affermazione della Commissione effettuata al punto 104 della decisione impugnata secondo cui la limitazione del numero di rotazioni prevista dal piano di ristrutturazione, che costituisce la base della condizione prevista all'art. 5 del dispositivo della decisione impugnata, provoca una riduzione del numero di posti offerti del 28% sull'insieme dei servizi. Allo stesso modo, la ricorrente non ha neanche contestato l'affermazione, al punto 316 della decisione impugnata, secondo cui, «[s]ull'insieme del Golfo di Genova e di Tolone, la SNCM abbassa la sua offerta di più di un milione di posti l'anno rispetto al 2001 (cioè una divisione per un numero superiore a [due]) a profitto immediato dei suoi concorrenti, pur essendo questi servizi quelli a maggiore crescita».

233 Inoltre, occorre sottolineare che la riduzione di capacità prevista dalla decisione impugnata è realizzata non solo dalla condizione relativa alle rotazioni, ma, come risulta dai punti 315-317 e 333-358, nonché dagli artt. 2 e 3 del dispositivo di tale decisione, da un insieme di condizioni che prevedono anche la chiusura della Corsica Marittima, il ritiro quasi completo da Tolone, la cessione di quattro navi, la cessione di partecipazioni non strategiche, la limitazione della flotta alle undici navi rimanenti al termine della cessione delle quattro navi e il divieto, in linea di principio, del rinnovo di tali navi.

234 Pertanto, le censure della ricorrente su tali punti devono essere respinte.

235 Per quanto riguarda, in secondo luogo, l'asserito mancato esame di determinate distorsioni della concorrenza, la ricorrente contesta alla Commissione di non aver verificato gli aspetti di aiuti di Stato derivanti dall'ammortamento fiscale accelerato che consente alla SNCM di effettuare un deprezzamento anticipato della *Liamone*.

- 236 Si deve anzitutto rilevare che, contrariamente a quanto sostiene la ricorrente, il deprezzamento anticipato della *Liamone* non deriva da un ammortamento fiscale accelerato. Come è già stato rilevato sopra, il deprezzamento anticipato di un attivo deriva infatti dall'applicazione delle norme contabili secondo cui, in forza di un principio di prudenza, un'impresa deve correggere il suo bilancio prendendo atto di un deprezzamento eccezionale ove essa constati che uno dei suoi attivi ha un valore reale o venale inferiore al suo valore contabile. Così, nel caso di specie, come risulta dal punto 144 della decisione impugnata, la SNCM ha effettuato un tale deprezzamento eccezionale nel 2001 per quanto riguarda la nave *Liamone* per un importo di EUR 14,8 milioni.
- 237 Tale deprezzamento eccezionale non è in relazione con l'ammortamento fiscale accelerato consentito dalla normativa francese. La Commissione ha spiegato, alla nota 106 del punto 294 della decisione impugnata, che «l'ammortamento anticipato rappresenta la differenza tra l'ammortamento lineare, portato in diminuzione dell'attivo al bilancio, e l'ammortamento decrescente autorizzato dalla legge fiscale. Se l'ammortamento decrescente non è preso in considerazione come ammortamento contabile, la differenza tra quest'ultimo e l'ammortamento lineare cumulato è portata a questo conto di passivo (ammortamento anticipato), tradizionalmente incluso in contabilità francese fra i fondi propri. L'ammortamento totale in fine di periodo resta lo stesso e questo sistema non permette quindi che di anticiparlo e generare una riduzione di imposta nei primi anni». Nel caso di specie, dal punto 294 della decisione impugnata risulta che la SNCM ha preso atto, alla voce «accantonamenti regolamentati», degli ammortamenti anticipati per un importo di EUR 60 milioni, ammortamenti che non riguardano necessariamente la *Liamone*.
- 238 La presente censura dedotta dalla ricorrente, vertente su una premessa erronea, dev'essere respinta già per questa ragione.
- 239 Per di più, si deve necessariamente rilevare che, come la Commissione sostiene senza essere contraddetta dalla ricorrente, il meccanismo di deprezzamento eccezionale previsto dalla legge contabile nazionale, essendo aperto a tutte le imprese, non può costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE.

- 240 Per quanto riguarda l'assunto, formulato per la prima volta nella replica, secondo cui il detto deprezzamento avrebbe consentito alla SNCM di coprire con aiuti perdite potenziali per anticipare un rischio potenziale, è sufficiente rilevare che la ricorrente non ha contestato che, avendo preso atto di tale deprezzamento, i conti della SNCM relativi al 2001 siano stati debitamente certificati e che non spetta al Tribunale, in mancanza di qualsiasi elemento in tal senso, rimmetterli in discussione. Pertanto, nel caso di specie, la Commissione aveva diritto a ritenere, senza incorrere in un errore manifesto di valutazione, che il detto deprezzamento costituisse per la SNCM un costo che poteva essere compensato dagli aiuti in questione nell'ambito della sua ristrutturazione.
- 241 Infine, in ogni caso, anche se la presente censura dovesse essere intesa come diretta a contestare l'ammortamento fiscale accelerato effettuato dalla SNCM, occorrerebbe anche rilevare che un tale sistema, previsto dalla legge contabile nazionale, è aperto a tutte le imprese e, pertanto, non può costituire, in quanto tale, un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE.
- 242 Per tali ragioni, le censure e gli argomenti della ricorrente relativi alla prevenzione di indebite distorsioni della concorrenza devono essere integralmente respinti.

— Sulla limitazione dell'aiuto al minimo

- 243 La ricorrente sostiene che l'aiuto autorizzato non è limitato al minimo indispensabile per consentire la ristrutturazione della SNCM, in funzione delle risorse dell'impresa. A tale proposito, essa contesta l'importo della sottocompensazione per servizio pubblico, il costo del piano sociale, l'importo del deprezzamento della *Liamone* e l'importo dei prodotti netti delle cessioni navali e immobiliari previste dal piano di ristrutturazione.

- 244 In via preliminare, occorre ricordare che l'aiuto alla ristrutturazione notificato dalle autorità francesi ammonta a EUR 76 milioni. Come risulta dal punto 326 della decisione impugnata, il detto aiuto alla ristrutturazione è composto da una parte finanziaria e da una parte operativa. La parte finanziaria corrisponde alla sottocompensazione per servizio pubblico relativa al passato. Ai punti 256-258 della decisione impugnata la Commissione ha rilevato che tale parte finanziaria corrispondeva alle perdite subite dalla SNCM per l'esercizio dei suoi obblighi di servizio pubblico fino al 2001. Per quanto riguarda la parte operativa, essa corrisponde, ai sensi del punto 328 della decisione impugnata, ai costi delle varie azioni previste dal piano di ristrutturazione.
- 245 Ai punti 256-258 della decisione impugnata la Commissione ha calcolato che la sottocompensazione per servizio pubblico ammontava, come essa ricorda al punto 327, ad EUR 53,48 milioni. Al punto 328 della decisione impugnata la Commissione ha ritenuto che i costi della ristrutturazione ammontassero a EUR 46 milioni. Tale importo, ai sensi della nota 120 del punto 328 di tale decisione, copre le misure operative di ristrutturazione (EUR 31,2 milioni) e il deprezzamento della *Liamone* (EUR 14,8 milioni). Tuttavia, dal momento che la SNCM dovrebbe liberare EUR 21 milioni di prodotto netto di cessione in seguito alle cessioni previste dal piano di ristrutturazione (punti 97-99 e 319 della decisione impugnata), la Commissione è arrivata alla conclusione, al punto 328 della decisione impugnata, che un importo di EUR 76 milioni era giustificato per permettere all'impresa di ritrovare in breve tempo la via della redditività, dal momento che la Commissione aveva ritenuto che l'impresa non fosse in grado di trovare altre risorse proprie per finanziare la sua ristrutturazione.
- 246 Tuttavia, al fine di tener conto del provento delle eventuali cessioni di partecipazioni non strategiche imposte all'art. 3 del dispositivo della decisione impugnata, che completerebbero le cessioni previste nel piano di ristrutturazione, la Commissione, come essa spiega ai punti 329, 357 e 358 della decisione impugnata, ha autorizzato l'aiuto alla ristrutturazione in questione, ai sensi dell'art. 6 del dispositivo della medesima decisione, solo nei limiti di una prima tranche di EUR 66 milioni, riservandosi così di autorizzare la seconda tranche di EUR 10 milioni. Se risulta che le cessioni in questione hanno permesso all'impresa di incassare più di EUR 10 milioni, questa seconda tranche non potrà essere assegnata alla SNCM. Se, in

compenso, le dette cessioni apportano somme inferiori a EUR 10 milioni, il residuo sarà versato, previa autorizzazione della Commissione, considerando il prodotto di queste cessioni.

- 247 Con le sue censure relative al carattere minimo dell'aiuto, la ricorrente mira a rimettere in discussione il calcolo sia dell'importo della sottocompensazione per servizio pubblico (parte finanziaria) sia dei costi della ristrutturazione (parte operativa).
- 248 Per quanto riguarda, in primo luogo, l'importo della sottocompensazione per servizio pubblico, è sufficiente ricordare che le censure della ricorrente relative alla fondatezza della decisione impugnata su tale punto sono già state respinte supra ai punti 149-161. Riguardo alla censura aggiuntiva sviluppata nella presente fase secondo cui la SNCM avrebbe, inoltre, effettuato ammortamenti eccessivi per un importo di EUR 22,2 milioni, corrispondente alle plusvalenze latenti sulla sua flotta, non si può del resto affermare che la quota autorizzata degli ammortamenti di attivi risulti dalla mera applicazione delle norme contabili non contestate dalla ricorrente. In ogni caso, i conti della SNCM che hanno rilevato i detti ammortamenti in passato sono stati certificati, senza che ciò sia contestato, e non spetta al Tribunale rimetterli in discussione. Inoltre, è già stato dichiarato supra al punto 193 che la Commissione aveva potuto correttamente rilevare che il livello d'indebitamento della SNCM e la debolezza del suo autofinanziamento non erano tali da indurre una banca, che agisce come un creditore privato e a condizioni di mercato, a proporre un'esposizione di credito complementare alla SNCM.
- 249 Per quanto riguarda, in secondo luogo, l'importo del costo della ristrutturazione, la ricorrente stima, in primo luogo, le misure operative di ristrutturazione non in EUR 31,2 milioni, ma in EUR 17,091 milioni basandosi sul costo del piano sociale, ovvero in EUR 16,86 milioni basandosi sull'importo della dotazione ripresa nei conti della SNCM relativi al 2002.

- 250 Tuttavia, si deve necessariamente rilevare, per quanto riguarda l'importo di EUR 17,091 milioni, che quest'ultimo importo riguarda unicamente, come risulta del resto chiaramente dal punto 257, tabella 11, della decisione impugnata, il costo del piano sociale relativamente alle linee a destinazione della Corsica. Orbene, la ristrutturazione in questione riguarda non solo l'attività della SNCM verso la Corsica, ma tutte le attività della società, in particolare quelle verso il Magreb. Quanto all'importo di EUR 16,86 milioni, la Commissione e la SNCM hanno spiegato a tale proposito, senza esser contraddette dalla ricorrente, che tutte le spese connesse con la ristrutturazione non potevano essere accantonate, poiché corrispondono a spese di investimento.
- 251 Per il resto, poiché la ricorrente si limita a contestare alla Commissione in maniera generica di non aver verificato il costo reale del piano sociale, senza fornire altri elementi tali da rimettere in discussione l'importo di 31,2 milioni indicato nella decisione impugnata, va ritenuto dimostrato che tale importo corrisponde ai costi relativi alle misure operative della ristrutturazione.
- 252 Per quanto riguarda, in secondo luogo, il deprezzamento della *Liamone*, la ricorrente ritiene che il detto deprezzamento non sia giustificato.
- 253 Laddove la ricorrente rinvia a tale proposito agli argomenti già esaminati supra, nell'ambito di altre censure, essi devono essere respinti per identità di motivi con quelli esposti supra ai punti 150 e 151.
- 254 Quanto alla circostanza fatta valere nelle osservazioni sugli interventi, secondo cui la SNCM non aveva assolutamente l'obbligo di acquistare una NGV sovradimensionata, tanto più che essa stessa si preoccupava nel 1998 del tasso d'indisponibilità delle sue NGV, è sufficiente ricordare che anche le censure sollevate dalla ricorrente per contestare la mancanza di surinvestimento significativo sono già state respinte

supra ai punti 170-175. In ogni caso, i dubbi espressi dalla SNCM in merito alla redditività delle due nuove NGV nel 1998, a proposito delle quali essa indicava che la destinazione di tali navi agli obblighi di servizio pubblico sarebbe dipesa dall'esito positivo della loro utilizzazione sperimentale, non sono tali da rimettere in discussione la razionalità dell'acquisto di una NGV nel 2000. Lo stesso vale per le osservazioni formulate dal presidente della SNCM in un articolo, datato 4 novembre 2004, fatto valere dalla ricorrente. Infatti, oltre al fatto che ad un tale articolo non può essere attribuito valore probatorio significativo, occorre rilevare che, se in quest'ultimo il presidente della SNCM si interroga, come sottolinea la ricorrente, sull'opportunità di ordinare la *Liamone*, esso aggiunge anche, come la ricorrente omette di rilevare, che «all'epoca, la clientela chiedeva alla società un'offerta di alto livello», mentre «attualmente (...) i passeggeri privilegiano anzitutto le tariffe», precisando che la nave *Liamone* è stata «apprezzata all'unanimità al momento del varo».

255 Per quanto riguarda, in terzo luogo, il prodotto netto delle cessioni previste dal piano di ristrutturazione, la ricorrente contesta alla Commissione di non aver tenuto conto, per la determinazione del carattere minimo dell'aiuto, del prodotto netto delle cessioni di attivi immobiliari previste dal piano di ristrutturazione ed effettivamente realizzate nel 2003.

256 A tale proposito occorre ricordare che, al punto 328 della decisione impugnata, la Commissione, dopo aver indicato di aver preso in considerazione, per le spese legate alle misure operative di ristrutturazione, la cifra di EUR 46 milioni, ha rilevato che la SNCM «dovrebbe liberare 21 milioni di euro di prodotto netto di cessioni in seguito all'attuazione delle cessioni previste nel piano di ristrutturazione». Alla luce di ciò, e considerato il fatto che la sottocompensazione finanziaria per servizio pubblico per il periodo compreso tra il 1991 e il 2001 ammonta ad EUR 53,48 milioni, la Commissione ha concluso, al detto punto, che «una somma di 76 milioni di euro [era] completamente giustificata per permettere all'impresa di ritrovare in breve tempo la via della redditività».

257 È pacifico, come risulta dalla nota 121 al punto 328 della decisione impugnata, la quale rinvia ai punti 97-101 della stessa decisione, che l'importo di EUR 21 milioni menzionato al punto 328 della decisione impugnata si riferisce al prodotto netto di cessione indicato al punto 99 della medesima decisione.

258 Occorre rilevare che, in tale parte della decisione impugnata, dopo aver ricordato, da un lato, al punto 97, che la SNCM aveva previsto, nel suo piano di ristrutturazione, di vendere quattro delle sue navi nel 2002, vale a dire le navi *Napoléon*, *Liberté*, *Monte Rotondo* e la *NGV Asco*, a proposito delle quali è precisato che sono tutte vendute, eccetto la *NGV Asco*, e, dall'altro, al punto 98, che a queste cessioni si aggiungeva quella in corso della *Southern Trader*, la Commissione ha indicato che «il prodotto previsto da queste cessioni era di 40 milioni di euro, cioè un apporto di liquidità (prodotto netto di cessione) di 21 milioni di euro tenuto conto dei rimborsi residui».

259 Tuttavia, si deve necessariamente rilevare che, al punto 101 della decisione impugnata, la Commissione ha aggiunto quanto segue:

«Parallelamente, la [SNCM] aveva previsto nel suo piano di ristrutturazione di cedere gli attivi immobiliari delle sue filiali (uffici a Marsiglia) che sono stati effettivamente ceduti nel 2003 per 12 milioni di euro di prodotto netto di cessione e per una plusvalenza contabile di 5,1 milioni di euro».

260 Pertanto, dal tenore della decisione impugnata risulta che la Commissione ha rilevato che, conformemente al suo piano di ristrutturazione, la SNCM, da un lato, riguardo alla vendita di navi, aveva previsto di liberare un prodotto netto di cessione di EUR 21 milioni e, dall'altro, riguardo alla vendita di attivi immobiliari, ha effettivamente ceduto questi ultimi per un importo di EUR 12 milioni di prodotto netto di cessione.

- 261 Orbene, al punto 328 della decisione impugnata la Commissione, per determinare l'importo minimo, ha indicato unicamente che la SNCM avrebbe dovuto liberare EUR 21 milioni di prodotto netto di cessione, senza fare riferimento all'importo di EUR 12 milioni indicato al punto 101 della detta decisione per quanto riguarda il prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari.
- 262 Al fine di spiegare le affermazioni della dichiarazione impugnata su tale punto, la Commissione ha sostenuto anzitutto, nella fase del controricorso, che le entrate derivanti dalle cessioni di attivi immobiliari non modificavano fondamentalmente l'analisi, tenuto conto del fatto che la plusvalenza generata da EUR 5,1 milioni aveva avuto un impatto marginale sulla diminuzione del debito finanziario, di modo che il rischio di liquidità eccedentarie doveva essere escluso. Inoltre, sia la Repubblica francese sia la SNCM, quali intervenienti, hanno sostenuto la detta tesi nelle loro memorie.
- 263 In seguito, nella controreplica, la Commissione ha fatto valere, alla stregua della SNCM, che essa non era stata in grado di effettuare aggiunte per determinare le liquidità di cui la SNCM aveva potuto disporre, a causa dell'assenza di omogeneità delle cifre disponibili all'epoca dell'adozione della decisione impugnata e della loro imprecisione su quanto esse rappresentavano esattamente. A tale proposito la Commissione ha rilevato che molte cessioni richieste nella decisione impugnata corrispondevano a cessioni previste dal piano di ristrutturazione e non realizzate all'epoca dell'adozione della decisione impugnata, che alcuni prodotti netti di cessione previsionali dovevano essere diminuiti tenuto conto delle difficoltà della SNCM, dopo l'adozione della decisione impugnata, a trovare un acquirente e che le cifre fornite dalle autorità francesi erano in gran parte previsionali. Per tali ragioni, la Commissione ha spiegato di aver valutato «a grandi linee» le liquidità che la SNCM avrebbe potuto ragionevolmente mobilitare al fine di assorbire al massimo i costi del piano di ristrutturazione prima e dopo la decisione impugnata.
- 264 Tuttavia, nessuna di tali spiegazioni può essere accolta per giustificare la mancata presa in considerazione del prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari.

- 265 Per quanto riguarda la prima spiegazione, occorre ricordare che, ai sensi del punto 40 degli orientamenti, l'importo dell'aiuto dev'essere limitato al «minimo indispensabile per consentire la ristrutturazione, in funzione delle disponibilità finanziarie dell'impresa».
- 266 Ne consegue che, dato che nel caso di specie la SNCM ha assunto l'impegno, nel suo piano di ristrutturazione, di cedere alcuni attivi navali ed immobiliari non indispensabili, essa, come la Commissione ha ammesso in risposta ai quesiti scritti del Tribunale, deve dedicare l'intero prodotto della cessione di tali attivi al finanziamento del piano di ristrutturazione. Contrariamente a quanto sostiene la SNCM, tale obbligo non porta assolutamente ad imporre al beneficiario di un aiuto di utilizzare tutte le sue risorse per ridurre l'importo dell'aiuto concesso, ma solo di utilizzare tutte le risorse generate da attivi considerati non indispensabili alla prosecuzione delle attività dell'impresa nell'ambito della sua ristrutturazione. Un tale contributo del beneficiario con le proprie risorse al piano di ristrutturazione è richiesto al fine di garantire che l'aiuto, conformemente al punto 40 degli orientamenti, resti limitato al minimo indispensabile per consentire la ristrutturazione, in funzione delle disponibilità finanziarie di tale beneficiario, dei suoi azionisti e del gruppo di cui fa parte.
- 267 Tale è, del resto, l'approccio seguito dalla Commissione nella decisione impugnata in quanto, da un lato, risulta dal punto 328 di tale decisione che, per essere certa del carattere minimo dell'aiuto, la Commissione ha dedotto dal costo totale delle misure operative della ristrutturazione l'intero importo di EUR 21 milioni di prodotto netto di cessione che è ivi indicato, precisando, d'altronde, che la SNCM non era in grado di trovare altre risorse proprie per finanziare la sua ristrutturazione. D'altro lato, la Commissione ha anche tenuto conto dell'obbligo di limitare l'importo dell'aiuto al minimo indispensabile imponendo, nel caso di specie, un meccanismo di pagamento scaglionato nel tempo e dotato di un sistema di compensazione. Infatti, ai sensi dell'art. 6 del dispositivo della decisione impugnata, la Commissione ha autorizzato l'aiuto in questione solo nei limiti di una prima tranche di EUR 66 milioni, mentre il versamento del saldo di EUR 10 milioni era subordinato al risultato della cessione di varie partecipazioni non strategiche imposta dalla Commissione all'art. 3 del dispositivo della stessa decisione. Si deve necessariamente rilevare che la detta tecnica di autorizzazione dell'aiuto per tranche è anche indice del fatto che la

Commissione ha inteso tener conto dell'intero prodotto delle cessioni realizzate relative ad attivi non indispensabili, poiché, come essa indica al punto 341 della decisione impugnata, il prodotto di queste cessioni deve ridurre «in egual misura» le necessità di aiuto per rispettare la necessità che l'aiuto sia limitato al minimo, conformemente all'obbligo previsto al punto 40 degli orientamenti.

268 Ne consegue che, per la determinazione dell'importo minimo dell'aiuto concesso alla SNCM, la Commissione era tenuta a prendere in considerazione l'intero prodotto netto delle cessioni realizzate in esecuzione del piano di ristrutturazione.

269 A tale proposito la circostanza fatta valere secondo cui l'importo dell'aiuto autorizzato nella decisione impugnata non consente alla SNCM di beneficiare di liquidità eccedentarie non è pertinente.

270 È vero che, conformemente al punto 40 degli orientamenti, la Commissione doveva verificare, come ha fatto al punto 330 della decisione impugnata, che l'aiuto in questione non fosse concesso sotto una forma o per un importo che portasse la SNCM a disporre di liquidità eccedentarie che essa avrebbe potuto dedicare ad attività aggressive, suscettibili di causare distorsioni sul mercato. Tuttavia, la circostanza che l'importo dell'aiuto autorizzato nella decisione impugnata consentisse di evitare un tale rischio non può giustificare la mancata presa in considerazione da parte della Commissione del prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari, dal momento che tale presa in considerazione sarebbe stata idonea a condurla a dichiarare compatibile un aiuto di importo inferiore o addirittura, eventualmente, a dichiarare l'aiuto in questione incompatibile con il mercato comune, il che, in ogni caso, avrebbe consentito a maggior ragione di evitare il rischio di distorsioni della concorrenza.

271 Pertanto, occorre respingere la spiegazione della Commissione vertente sull'incidenza marginale del prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari sulla situazione finanziaria della SNCM.

- 272 Per quanto riguarda la seconda spiegazione, occorre ricordare che il Tribunale ha già dichiarato, a proposito di un aiuto alla ristrutturazione (sentenza Kneissl Dachstein/Commissione, citata supra al punto 138, punto 84), che la Commissione non era tenuta a calcolare il costo specifico di ciascuna delle misure da adottare da parte dell'impresa in questione. Infatti, oltre al fatto che una valutazione precisa delle varie voci di spese è in ogni caso aleatoria a causa del carattere prospettivo delle misure considerate, la Commissione può, nell'esercizio del suo ampio potere discrezionale, limitarsi ad una valutazione complessiva.
- 273 Occorre quindi ammettere che nel caso di specie, alla luce della difficoltà di valutare con esattezza il prodotto netto delle cessioni degli attivi navali e degli attivi immobiliari previste dal piano di ristrutturazione, la Commissione, in linea di principio, era legittimata, nell'esercizio dell'ampio potere discrezionale di cui gode, ad effettuare una valutazione approssimativa di tale prodotto.
- 274 Tuttavia, nel caso di specie va rilevato, per quanto riguarda in primo luogo la cessione degli attivi navali, che, ai punti 97 e 98 della decisione impugnata, la Commissione indica che tre delle quattro navi la cui cessione era prevista dal piano di ristrutturazione, vale a dire la *Napoléon*, la *Liberté* e la *Monte Rotondo*, sono già vendute, mentre solo per la *NGV Asco* non si trova un acquirente, e che la cessione della *Southern Trader* è in corso. Inoltre, se al punto 99 di tale decisione la Commissione indica che il prodotto netto «previsto» da queste cessioni è di EUR 21 milioni tenuto conto dei rimborsi residui, essa rileva, allo stesso punto, che «le navi *Monte Rotondo* e *Napoléon* sono state cedute nel 2002», mentre «le navi *Liberté* e *Southern Trader* sono o saranno state cedute nel 2003», essendo quest'ultima nave oggetto di una promessa di vendita. D'altra parte, allo stesso punto 99 della decisione impugnata, la Commissione rileva che «il totale dei prodotti netti di cessioni di queste quattro navi è risultato superiore di 1,2 milioni di euro alle ipotesi».
- 275 D'altra parte, dev'essere rilevato che dal tenore stesso della decisione impugnata risulta che, all'epoca della sua adozione, la Commissione era a conoscenza dell'importo effettivo dei prodotti netti di cessione di più navi, poiché essa rileva,

per quanto riguarda le cessioni di quattro navi, l'esistenza di una plusvalenza in termini di prodotto netto di cessione rispetto alle stime. A tale proposito, per quanto riguarda le navi *Napoléon* e *Monte Rotondo*, dato che la loro cessione è stata effettuata nel 2002, va rilevato che, considerato il periodo trascorso tra le dette cessioni e l'adozione della decisione impugnata, la Commissione doveva necessariamente disporre di tutti gli elementi che le consentivano di determinare l'importo esatto del prodotto netto della loro cessione. Quanto alla nave *Liberté*, la cui cessione è stata effettuata nel 2003 prima dell'adozione della decisione impugnata, si deve altresì rilevare che, fatta salva la necessità di apportare, se del caso, adattamenti minori al fine di tener conto di spese ulteriori a carico del prezzo di vendita, la Commissione, del pari, doveva necessariamente disporre degli elementi essenziali che le consentivano di calcolare l'importo del prodotto netto di cessione.

276 In risposta ad un quesito scritto del Tribunale, la Commissione ha del resto confermato che la determinazione della plusvalenza realizzata sulle navi *Napoléon*, *Monte Rotondo* e *Liberté* aveva potuto essere realizzata da parte dei suoi servizi sulla base di informazioni trasmesse dalle autorità francesi il 14 maggio 2003, ossia circa due mesi prima dell'adozione della decisione impugnata.

277 È vero che, per quanto riguarda la quinta nave, vale a dire la *Southern Trader*, la Commissione, per contro, disponeva solo di una valutazione del suo prodotto netto di cessione. Tuttavia, per quanto riguarda tale nave, dall'art. 3 del dispositivo della decisione impugnata risulta che, come la SNCM giustamente rileva, la sua cessione dev'essere presa in considerazione soltanto per il versamento della seconda tranche dell'aiuto, poiché la detta nave era data a noleggio ad una delle filiali della SNCM, la Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations (in prosieguo: la «SMIP»), considerata dalla Commissione come una partecipazione non strategica. Così, l'art. 3, secondo comma, del dispositivo della decisione impugnata dispone che, anziché cedere quest'ultima partecipazione, la SNCM può vendere l'attivo unico di questa società, la *Southern Trader*, e chiudere questa filiale. In risposta ad un quesito scritto del Tribunale su tale punto, la Commissione ha del resto confermato che il prodotto netto di cessione della *Southern Trader* non era compreso nell'importo di EUR 21 milioni indicato al punto 99 della decisione impugnata.

- 278 Da quanto sopra risulta che, al momento dell'adozione della decisione impugnata, la Commissione doveva essere a conoscenza dell'importo effettivo del prodotto netto di cessione delle navi la cui vendita era prevista dal piano di ristrutturazione e che erano state effettivamente cedute all'epoca dell'adozione di tale decisione.
- 279 In secondo luogo, per quanto riguarda il prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari, va ricordato che, al punto 101 della decisione impugnata, la Commissione ha indicato che «[gli attivi immobiliari erano] stati effettivamente ceduti nel 2003 per 12 milioni di euro di prodotto netto di cessione e per una plusvalenza contabile di 5,1 milioni di euro». Inoltre, dal tenore stesso di tale punto risulta che la Commissione presenta l'importo di EUR 12 milioni ivi menzionato non come una valutazione approssimativa, bensì come una valutazione precisa del prodotto netto di una cessione effettivamente realizzata.
- 280 Del resto, in risposta ad un quesito scritto del Tribunale, la Commissione ha confermato che l'importo di EUR 12 milioni menzionato al punto 101 della decisione impugnata era tratto dalle informazioni trasmesse dalle autorità francesi il 14 maggio 2003, ossia circa due mesi prima dell'adozione della decisione impugnata.
- 281 Alla luce di ciò, non si può neanche ammettere, contrariamente a quanto la Commissione sostiene nelle sue memorie, che l'importo del prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari non fosse conosciuto in maniera certa e definitiva all'epoca dell'adozione della decisione impugnata.
- 282 Così, dal tenore della decisione impugnata risulta che, all'epoca della sua adozione, la Commissione doveva essere a conoscenza, per quanto riguarda sia gli attivi navali sia gli attivi immobiliari la cui cessione era prevista dal piano di ristrutturazione e che erano già stati ceduti a quell'epoca, non solo della valutazione del loro prodotto netto di cessione iscritto nel detto piano, ma anche dell'importo effettivo di tale prodotto netto di cessione.

- 283 Ciò premesso, e in particolare alla luce del principio di divieto degli aiuti di Stato sancito dall'art. 87, n. 1, CE, la Commissione, per i detti attivi, non poteva limitarsi, ai fini della determinazione del carattere minimo dell'aiuto, a effettuare una valutazione «a grandi linee» delle liquidità a disposizione della SNCM.
- 284 Infatti, poiché la Commissione ha rilevato, per quanto riguarda la cessione degli attivi navali, l'esistenza di una plusvalenza, in termini di prodotto netto di cessione, rispetto alla valutazione di EUR 21 milioni presa in considerazione dal piano di ristrutturazione e, per quanto riguarda la cessione degli attivi immobiliari, l'esistenza di un prodotto netto di cessione di EUR 12 milioni, essa non poteva, senza incorrere in un errore manifesto di valutazione, prendere in considerazione unicamente, per la determinazione del carattere minimo dell'aiuto di cui al punto 328 della decisione impugnata, la stima di EUR 21 milioni prevista dal piano di ristrutturazione per la cessione degli attivi navali.
- 285 Pertanto, anche la spiegazione fornita dalla Commissione, vertente sull'imprecisione delle cifre disponibili all'epoca dell'adozione della decisione impugnata, dev'essere respinta.
- 286 In risposta ai quesiti scritti del Tribunale, la Commissione, secondo una nuova spiegazione che non figura nel suo controricorso e nella controreplica, basandosi su documenti riservati non inseriti nel fascicolo del presente procedimento dinanzi al Tribunale, ha sostenuto che il prodotto netto di cessione di EUR 21 milioni indicato al punto 99 della decisione impugnata copriva, in realtà, sia la cessione delle quattro navi menzionate al punto 97 della medesima decisione sia quella degli attivi immobiliari prevista dal piano di ristrutturazione. La SNCM ha fornito la stessa spiegazione nella sua memoria d'intervento.
- 287 Tuttavia, senza che sia necessario verificare la fondatezza di tale spiegazione sulla base dei documenti fatti valere dalla Commissione, occorre ricordare che, secondo

una giurisprudenza costante, la motivazione di una decisione deve figurare nel testo stesso di quest'ultima e spiegazioni successivamente fornite dalla Commissione non possono, salvo circostanze eccezionali, essere prese in considerazione (sentenze del Tribunale 2 luglio 1992, causa T-61/89, Dansk Pelsdyravlerforening/Commissione, Racc. pag. II-1931, punto 131; 14 maggio 1998, causa T-295/94, Buchmann/Commissione, Racc. pag. II-813, punto 171, e 15 settembre 1998, cause riunite T-374/94, T-375/94, T-384/94 e T-388/94, European Night Services e a./Commissione, Racc. pag. II-3141, punto 95). Ne consegue che la decisione deve essere autosufficiente e che la sua motivazione non può derivare dalle spiegazioni scritte od orali fornite successivamente, quando la decisione in questione è già oggetto di un ricorso dinanzi al giudice comunitario (sentenza del Tribunale 12 dicembre 1996, causa T-16/91, Rendo e a./Commissione, Racc. pag. II-1827, punto 45).

288 Orbene, nel caso di specie va rilevato che la spiegazione fornita dalla Commissione e dalla SNCM secondo cui il prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari è compreso nell'importo di EUR 21 milioni di prodotto netto di cessione indicato al punto 99 della decisione impugnata non figura in tale decisione, il che, del resto, è stato ammesso dalla Commissione in udienza, in risposta ad un quesito scritto del Tribunale.

289 Ad ogni modo, si deve necessariamente rilevare che la detta spiegazione fornita tardivamente dalla Commissione è contraddetta dalla decisione impugnata. Infatti, poiché i punti 97 e 98 della decisione impugnata si limitano a menzionare solo le cessioni di navi previste dalla SNCM, senza che, fino a tale stadio della decisione impugnata, sia fatto alcun riferimento alle cessioni di attivi immobiliari, che sono indicate per la prima volta al punto 101 della decisione impugnata, si deve necessariamente rilevare che l'indicazione di cui al punto 99 della stessa decisione, ai cui sensi il prodotto previsto da «queste» cessioni è di EUR 21 milioni, si riferisce necessariamente alle sole cessioni di navi esposte ai punti precedenti, ossia ai punti 97 e 98. Del pari, l'indicazione, al punto 101 della decisione impugnata, secondo cui «parallelamente» la SNCM aveva previsto di cedere attivi immobiliari, che sono stati effettivamente ceduti per EUR 12 milioni di prodotto netto di cessione, conferma che l'importo del prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari è stato considerato dalla Commissione come distinto dal prodotto netto

di cessione delle navi e come ulteriore a quest'ultimo. D'altra parte, occorre rilevare che né il punto 328 né il punto 341 della decisione impugnata, i quali si riferiscono, senza altra precisazione, all'esistenza di un prodotto netto di cessione di EUR 21 milioni, consentono di comprendere che il detto importo includa, oltre al prodotto netto di cessione delle navi, il prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari.

290 Ne consegue che la spiegazione della Commissione e della SNCM, secondo cui l'importo di EUR 21 milioni preso in considerazione per determinare l'importo minimo dell'aiuto al punto 328 della decisione impugnata comprende la cessione degli attivi immobiliari, dev'essere respinta.

291 Ad ogni modo, anche supponendo, come fanno valere la Commissione e la SNCM, che il prodotto netto di cessione previsto pari ad un importo di EUR 21 milioni indicato al punto 99 della decisione impugnata debba essere inteso nel senso che comprende il prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari, cionondimeno la Commissione non poteva limitarsi a prendere in considerazione, al punto 328 di tale decisione, un prodotto netto di cessione pari ad un importo di EUR 21 milioni al fine di accertare il carattere minimo dell'aiuto.

292 Infatti, se non può essere escluso che il prodotto netto di cessione degli attivi navali ed immobiliari sia stato stimato nel piano di ristrutturazione in EUR 21 milioni, non si può ammettere, contrariamente a quanto la Commissione ha fatto valere in udienza, che essa abbia il diritto di basarsi su mere previsioni, anche se queste ultime non corrispondono alla realtà, al fine di non ritardare l'adozione della sua decisione. Poiché la stima del prodotto netto di cessione in EUR 21 milioni riportata nel piano di ristrutturazione è stata effettuata nel dicembre 2001, come risulta dalla nota 31 al punto 88 della decisione impugnata, la Commissione era tenuta, alla luce della necessità di verificare, conformemente agli orientamenti, il carattere strettamente necessario dell'aiuto, a correggere la detta stima al fine di tener conto della situazione reale della SNCM, quale esistente all'epoca dell'adozione di tale decisione quasi 19 mesi dopo.

- 293 Di conseguenza, se la SNCM fa valere giustamente che, avendo incontrato difficoltà per la cessione della NGV *Asco*, la Commissione, all'epoca dell'adozione della decisione impugnata, ha potuto prendere in considerazione, per quanto riguarda tale nave, un prodotto netto di cessione inferiore alla stima indicata nel piano di ristrutturazione, effettuando così una correzione in negativo di tale stima, la Commissione era anche tenuta ad effettuare le eventuali correzioni in positivo idonee ad aumentare le stime relative alle altre navi.
- 294 Orbene, nel caso di specie, dai punti 99 e 101 della decisione impugnata risulta che la SNCM, da un lato, ha ceduto le altre tre navi la cui vendita era prevista dal piano di ristrutturazione nonché la *Southern Trader* e che il totale dei prodotti netti di cessione di queste quattro navi è risultato superiore di EUR 1,2 milioni alle ipotesi e che, dall'altro, essa ha ceduto gli attivi immobiliari la cui vendita era prevista dal detto piano per un prodotto netto di cessione di EUR 12 milioni.
- 295 Si deve necessariamente rilevare, il che non è del resto contestato dalla SNCM, che la diminuzione del prodotto netto di cessione derivante dalla correzione in negativo relativa alla sola nave NGV *Asco* non è tale da compensare totalmente la mancata presa in considerazione di tali elementi.
- 296 Infatti, nella sua memoria di intervento, la SNCM ha fornito al Tribunale, per ciascuna delle quattro navi la cui cessione era prevista dal piano di ristrutturazione, l'importo corrispondente alle «risorse reali disponibili per la SNCM». Come è già stato rilevato sopra, per quanto riguarda le navi *Napoléon* e *Monte Rotondo*, dato che la loro cessione è stata effettuata nel 2002, occorre rilevare, considerato il tempo trascorso tra le dette cessioni e l'adozione della decisione impugnata, che l'importo indicato dalla SNCM corrisponde all'importo esatto del prodotto netto di cessione relativo alle dette navi. Del pari, anche in merito alla nave *Liberté*, la cui cessione è stata effettuata nel 2003 prima dell'adozione della decisione impugnata, si deve rilevare che, fatta salva la necessità di apportare eventuali adattamenti minori, l'importo indicato nella memoria di intervento della SNCM corrisponde

approssimativamente a quello del prodotto netto di cessione relativo a tale nave, poiché il nucleo essenziale degli elementi che consentono di calcolare il detto importo era noto al momento dell'adozione della decisione impugnata. D'altra parte, la SNCM ha confermato in udienza che l'importo indicato nella sua memoria di intervento era affidabile.

297 Orbene, da tali dati forniti dalla SNCM risulta che, anche tenendo conto di un prodotto netto di cessione negativo per la NGV *Asco*, l'importo effettivo del prodotto netto di cessione delle quattro navi in questione ammontava a circa EUR 16,5 milioni, di modo che, tenendo conto del prodotto netto di cessione di EUR 12 milioni indicato al punto 101 della decisione impugnata per la cessione degli attivi immobiliari, il prodotto netto di cessione totale a disposizione della SNCM all'epoca dell'adozione della decisione impugnata doveva ammontare approssimativamente ad EUR 28,5 milioni anziché ai 21 milioni presi in considerazione dalla Commissione nella decisione impugnata.

298 A tale proposito, le affermazioni della SNCM dirette a dimostrare che l'importo preso in considerazione al punto 101 della decisione impugnata si riferisce ad un prodotto lordo di cessione devono essere respinte, dato che contraddicono direttamente il tenore di tale punto. Per quanto riguarda l'affermazione secondo cui l'importo preso in considerazione al detto punto riguarda parzialmente la vendita di attivi indispensabili per l'attività dell'impresa, è sufficiente rilevare, oltre al fatto che la detta affermazione non è rafforzata da altri dati, che la decisione impugnata non contiene alcun elemento in tal senso per giustificare la mancata presa in considerazione del prodotto netto di cessione di tali attivi immobiliari, né al punto 101 né al punto 328 della decisione stessa. Ad ogni modo va osservato che, anche tenendo conto delle cifre fornite dalla SNCM in merito al prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari, l'importo reale delle risorse a disposizione di tale società, indicato dalla stessa nella sua memoria di intervento, ammonta ad EUR 24,9 milioni.

299 Del resto la Commissione, interrogata a tale proposito in udienza, ha ammesso in fin dei conti che l'importo complessivo del prodotto netto di cessione degli attivi navali e immobiliari di cui essa disponeva all'epoca dell'adozione della decisione impugnata era superiore ad EUR 21 milioni.

- 300 Pertanto, da quanto esposto sopra risulta che la decisione impugnata è viziata da un errore manifesto di valutazione in quanto, ai fini della determinazione dell'importo minimo dell'aiuto, essa prende in considerazione unicamente un prodotto netto di cessione pari ad un importo di EUR 21 milioni, mentre da tale decisione e dalle spiegazioni fornite nell'ambito del presente procedimento risulta che la Commissione, sulla base degli elementi di cui disponeva all'epoca dell'adozione della decisione impugnata, era in grado di constatare che il detto prodotto netto di cessione era superiore ad EUR 21 milioni.
- 301 Nessuno degli altri argomenti dedotti dalla Commissione e dagli intervenienti è idoneo a rimettere in discussione tale conclusione.
- 302 In primo luogo, l'argomento dedotto dalla Commissione nella controreplica, secondo cui, per l'esame futuro della seconda tranche di EUR 10 milioni ai sensi dell'art. 6 del dispositivo della decisione impugnata, occorrerà prendere in considerazione il prodotto netto delle cessioni previste degli attivi immobiliari e delle navi la cui cessione figurava nel piano di ristrutturazione e che non erano stati ancora ceduti all'epoca della decisione impugnata, dev'essere dichiarato infondato.
- 303 Infatti, se è vero che gli artt. 3 e 6 del dispositivo della decisione impugnata prevedono l'imputazione alla seconda tranche dell'aiuto del prodotto netto della cessione di attivi immobiliari realizzata dalla SNCM, dal tenore dei detti articoli, nonché dai punti 357 e 358, che ne costituiscono il necessario fondamento, risulta che tale seconda tranche è diretta unicamente a tener conto del prodotto delle cessioni delle partecipazioni non strategiche imposte dalla Commissione quale condizione della compatibilità dell'aiuto con il mercato comune, cessioni che sono elencate tassativamente all'art. 3, primo comma, del dispositivo della decisione impugnata e che riguardano le partecipazioni nelle società Amadeus France, Compagnie Corse Méditerranée, Société Civile Immobilière Schuman, SMIP e Someca.

304 Come la Commissione ha confermato più volte nelle sue risposte ai quesiti scritti e in udienza, gli attivi immobiliari derivanti dalle suddette disposizioni del dispositivo della decisione impugnata relative al versamento della seconda tranche non rientrano nell'ambito della cessione immobiliare menzionata al punto 101 della detta decisione di cui la Commissione doveva tenere conto per la determinazione del carattere minimo dell'aiuto effettuata al punto 328 di tale decisione. Per quanto riguarda la nave *Southern Trader* detenuta dalla SMIP, la Commissione ha spiegato, nelle sue risposte ai quesiti scritti, che essa ne aveva richiesto la cessione all'art. 3 del dispositivo della decisione impugnata a causa dell'imprecisione relativa alla vendita di tale nave nel piano di ristrutturazione, di modo che la detta nave non doveva essere considerata un attivo compreso nell'importo di EUR 21 milioni iscritto nel piano di ristrutturazione.

305 Ne consegue che, contrariamente a quanto suggerito dalla Commissione nelle sue memorie, il prodotto netto di cessione degli attivi immobiliari menzionato al punto 101 della decisione impugnata non può essere preso in considerazione per il versamento della seconda tranche dell'aiuto.

306 Pertanto, la possibilità per la Commissione di valutare ulteriormente se le condizioni per il versamento della seconda tranche siano soddisfatte non può in alcun modo rimettere in discussione le conclusioni che precedono relative alla mancata presa in considerazione, per la determinazione del carattere minimo dell'aiuto, dell'intero prodotto netto di cessione degli attivi non indispensabili.

307 Per la stessa ragione la Commissione non può del resto sostenere, come ha fatto in udienza, che, autorizzando una prima tranche dell'aiuto pari ad un importo di EUR 66 milioni, essa abbia accertato il carattere minimo del detto aiuto, poiché la presa in considerazione di un prodotto netto di cessione degli attivi non indispensabili superiore ad EUR 21 milioni doveva, in linea di principio, indurla a rilevare che l'importo di aiuto notificato dalle autorità francesi non rispettava l'esigenza che l'aiuto sia limitato al minimo e, pertanto, che le condizioni affinché l'aiuto sia dichiarato compatibile con il mercato comune ai sensi dell'art. 87, n. 3, lett. c), CE non erano soddisfatte.

- 308 Per quanto riguarda, in secondo luogo, la circostanza brevemente menzionata dalla Commissione secondo cui l'importo della sottocompensazione per servizio pubblico è stato sottostimato sino alla fine del 2001, è sufficiente rilevare che tale circostanza è stata debitamente presa in considerazione dalla Commissione per determinare l'importo minimo dell'aiuto, poiché, come risulta in particolare dai punti 326 e 327 della decisione impugnata, la parte dell'aiuto notificata dalle autorità francesi quale aiuto alla ristrutturazione destinato a consentire di «chiudere definitivamente la questione delle conseguenze delle insufficienti compensazioni finanziarie in applicazione [della convenzione del 1991 e della convenzione del 1996] rispetto alle spese di esercizio e agli oneri a terra constatati per questo periodo sulle linee che sono oggetto di obblighi di servizio pubblico» è stata autorizzata per un importo di EUR 53,48 milioni. Pertanto, la circostanza fatta valere non poteva essere presa in considerazione una seconda volta per la determinazione dell'importo del prodotto netto di cessione degli attivi non indispensabili che doveva essere dedotto per il calcolo dell'importo minimo dell'aiuto.
- 309 Per quanto riguarda, in terzo luogo, la circostanza fatta valere dalla SNCM secondo cui i costi della ristrutturazione presi in considerazione, in definitiva, dalla decisione impugnata, ossia EUR 25 milioni (EUR 46 milioni – EUR 21 milioni) e l'importo della sottocompensazione per servizio pubblico, ossia EUR 53,48 milioni, potevano giustificare congiuntamente aiuti alla ristrutturazione fino ad un importo di EUR 78,48 milioni, offrendo così un margine di EUR 2,48 milioni, è sufficiente rilevare che l'aiuto notificato dalle autorità francesi riguardava un aiuto non di EUR 78,48 milioni, bensì di EUR 76 milioni. Orbene, non spetta al Tribunale, nell'ambito di un ricorso di annullamento, statuire sulla legittimità di un aiuto di importo diverso da quello dell'aiuto esaminato dalla Commissione, sostituendo la propria valutazione a quella di quest'ultima (sentenza del Tribunale 22 ottobre 1996, cause riunite T-79/95 e T-80/95, SNCF e British Railways/Commissione, Racc. pag. II-1491, punto 64). Inoltre, va osservato che la differenza fatta valere dalla SNCM è poco significativa rispetto all'errore commesso a suo vantaggio nell'ambito della determinazione dell'importo del prodotto netto delle cessioni di attivi non indispensabili.
- 310 Per quanto riguarda, in quarto luogo, l'affermazione della SNCM secondo cui l'importo dell'aiuto in senso stretto riguarda solo EUR 22,5 milioni, ossia la differenza tra l'iniezione finanziaria effettuata dallo Stato francese e la sottocompensazione per servizio pubblico, ed equivale quindi al 48% dei costi della

ristrutturazione che ammontano ad EUR 46 milioni, essa si basa sulla premessa erronea secondo cui l'importo della sottocompensazione per servizio pubblico non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE. Orbene, ciò sarebbe esatto solo nel caso in cui le condizioni menzionate nella sentenza *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg* (citata supra al punto 105) in merito a tale parte dell'iniezione finanziaria fossero soddisfatte. Tuttavia, a tale proposito, non spetta al Tribunale, nell'ambito di un ricorso di annullamento, sostituire la propria valutazione a quella della Commissione (sentenza *SNCF e British Railways/Commissione*, citata supra al punto 309, punto 64).

311 Tale considerazione si impone tanto più nel caso di specie in cui, nella decisione impugnata, la Commissione ha affermato esplicitamente, come risulta in particolare dai punti 260 e 326 della stessa decisione, che, anche se l'importo della sottocompensazione finanziaria per servizio pubblico poteva essere giustificato ai sensi dell'art. 86, n. 2, CE, l'intero aiuto in questione pari ad EUR 76 milioni doveva essere esaminato quale aiuto alla ristrutturazione, compresa la parte corrispondente alla sottocompensazione per servizio pubblico, in ragione del fatto che l'aiuto in questione era stato notificato quale aiuto alla ristrutturazione e che il ripristino della redditività richiedeva che il detto aiuto consentisse altresì il rimborso dei debiti derivanti dalla detta sottocompensazione.

312 Alla luce di ciò, risulta che l'importo totale dell'aiuto in questione, vale a dire EUR 76 milioni, rappresenta il 76% circa del costo totale della ristrutturazione, che, ottenuto sommando alla sottocompensazione per servizio pubblico un importo di EUR 53,48 milioni e i costi della ristrutturazione pari ad EUR 46 milioni, ammonta ad EUR 99,48 milioni. D'altra parte, anche tenendo conto unicamente dell'importo della prima tranche pari ad EUR 66 milioni, si deve necessariamente rilevare che tale tranche rappresenta ancora il 66% circa del detto costo totale.

313 Ad ogni modo, anche supponendo che le condizioni menzionate nella sentenza *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg* (citata supra al punto 105) siano soddisfatte, il fatto che l'aiuto equivalga in tal caso a meno del 50% dei costi della ristrutturazione non sarebbe assolutamente tale da inficiare la constatazione

secondo cui il detto aiuto resta nondimeno eccessivo non essendo stato preso in considerazione l'intero prodotto netto delle cessioni realizzate in esecuzione del piano di ristrutturazione. Infatti, come è stato indicato sopra, un aiuto alla ristrutturazione, ai sensi del punto 40 degli orientamenti, deve limitarsi al «minimo indispensabile», tenendo conto delle disponibilità finanziarie dell'impresa derivanti, in particolare, dalla vendita di determinati attivi qualora essi non siano indispensabili alla sopravvivenza dell'impresa.

314 Infine, per quanto riguarda, in quinto luogo, l'affermazione esposta dalla Repubblica francese nelle sue memorie, secondo cui gli altri metodi di valutazione presentati dalle autorità francesi avrebbero consentito di giustificare un importo equivalente all'aiuto in questione, è sufficiente rilevare che, ai punti 320-325 della decisione impugnata, la Commissione ha respinto esplicitamente i detti metodi per accogliere un metodo alternativo elaborato da essa stessa.

315 Pertanto, occorre concludere che la censura della ricorrente relativa alla mancata presa in considerazione da parte della Commissione dell'intero prodotto netto di cessione degli attivi non indispensabili per la determinazione del carattere minimo dell'aiuto è fondata, per cui la decisione impugnata è viziata, in tale punto, da un errore manifesto di valutazione.

Conclusioni sul secondo motivo

316 Dall'insieme delle considerazioni che precedono risulta che il secondo motivo, vertente su una violazione dell'art. 87, n. 3, lett. c), CE e degli orientamenti in quanto la decisione impugnata contiene errori di fatto ed errori manifesti di valutazione, dev'essere respinto, ad eccezione della censura vertente su una valutazione erronea del carattere minimo dell'aiuto.

- 317 Poiché il carattere minimo dell'aiuto si riferisce, come la Commissione ha indicato ai punti 19 e 20 degli orientamenti, alla condizione prevista dall'art. 87, n. 3, lett. c), CE, secondo cui, affinché un aiuto possa essere dichiarato compatibile con il mercato comune, esso non deve alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, ne consegue che il vizio che inficia la legittimità della decisione impugnata riguarda una delle condizioni previste dall'art. 87, n. 3, lett. c), CE affinché un aiuto possa essere dichiarato compatibile con il mercato comune.
- 318 Ciò premesso, occorre rilevare che le condizioni affinché l'aiuto in questione possa essere dichiarato compatibile con il mercato comune da parte della Commissione non erano soddisfatte nel caso di specie. Pertanto, il vizio che inficia la legittimità della decisione impugnata ha avuto nella fattispecie in esame un'influenza determinante quanto all'esito (sentenza del Tribunale 14 maggio 2002, causa T-126/99, *Graphischer Maschinenbau/Commissione*, Racc. pag. II-2427, punto 49).
- 319 Di conseguenza, poiché la determinazione del carattere minimo dell'aiuto riveste un'importanza essenziale nell'economia generale della decisione impugnata (citata sentenza *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commissione*, citata supra al punto 62, punto 420) e non spetta al Tribunale, nell'ambito di un ricorso di annullamento, sostituire la propria valutazione a quella della Commissione (sentenza *British Railways/Commissione*, citata supra al punto 309, punto 64), occorre pronunciare l'annullamento di tale decisione, senza che sia necessario esaminare la fondatezza delle censure dedotte dalla ricorrente in merito alle condizioni imposte dalla decisione impugnata.
- 320 Infatti, in particolare, non può escludersi che la Commissione, segnatamente alla luce della sentenza *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg* (citata supra al punto 105), possa effettuare una nuova valutazione della natura di aiuto di Stato della misura in questione o, almeno, di una parte di quest'ultima, ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE, e che essa sia indotta a modificare, se del caso, le condizioni imposte dalla

decisione impugnata, laddove le dette condizioni restino necessarie alla luce dell'importo della misura che costituisce un aiuto di Stato (v., in tal senso, citata sentenza SNCF e British Railways/Commissione, citata supra al punto 309, punto 64).

321 Da quanto sopra risulta che la decisione impugnata dev'essere annullata.

Sulle spese

322 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura del Tribunale, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la ricorrente ne ha fatto domanda, la Commissione, rimasta soccombente, dev'essere condannata a sopportare le proprie spese nonché quelle della ricorrente.

323 Ai sensi dell'art. 87, n. 4, terzo comma, del regolamento di procedura, la SNCM, interveniente, sopporterà le proprie spese.

324 Ai sensi dell'art. 87, n. 4, primo comma, del regolamento di procedura, gli Stati membri intervenuti nella causa sopportano le proprie spese. Pertanto, la Repubblica francese sopporterà le proprie spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Terza Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) **La decisione della Commissione 9 luglio 2003, 2004/166/CE, concernente l'aiuto alla ristrutturazione che la Francia prevede di mettere ad esecuzione a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM), è annullata.**
- 2) **La Commissione sopporterà le spese della ricorrente nonché le proprie spese.**
- 3) **La Repubblica francese e la SNCM sopporteranno le proprie spese.**

Jaeger

Tiili

Czúcz

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 15 giugno 2005.

Il cancelliere

Il presidente

H. Jung

M. Jaeger

Indice

Contesto normativo	II - 2206
Fatti all'origine del ricorso	II - 2208
1. Società marittime in questione	II - 2208
2. Obblighi di servizio pubblico relativi ai collegamenti marittimi tra la Francia continentale e la Corsica	II - 2209
Procedimento amministrativo	II - 2211
1. Aiuti a favore della SNCM per la compensazione di obblighi di servizio pubblico nell'ambito della convenzione del 1991 e della convenzione del 1996	II - 2211
2. Aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione a favore della SNCM	II - 2212
Procedimento e conclusioni delle parti	II - 2220
In diritto	II - 2222
1. Osservazione preliminare relativa all'incidenza della decisione 8 settembre 2004 sul presente ricorso	II - 2222
2. Sul primo motivo, vertente sulla violazione dell'art. 253 CE in quanto la decisione impugnata è insufficientemente motivata	II - 2223
Osservazioni preliminari relative alla portata del motivo	II - 2224
Sulle censure relative alla motivazione della decisione impugnata	II - 2227
Osservazioni preliminari	II - 2227
Sulla natura della misura in questione e sul carattere di compensazione per servizio pubblico di una parte dell'aiuto	II - 2229
Sull'eliminazione dei dubbi che hanno causato l'avvio del procedimento d'indagine formale	II - 2236
	II - 2303

	Sulla valutazione del ripristino della redditività	II - 2241
	Sul carattere realistico delle ipotesi di ristrutturazione previste	II - 2244
	Sulla determinazione delle partecipazioni non strategiche	II - 2246
	Conclusione sul primo motivo	II - 2248
3.	Sul secondo motivo, vertente sulla violazione dell'art. 87, n. 3, lett. c), CE, del regolamento n. 659/1999 e degli orientamenti in quanto la decisione impugnata contiene errori di fatto ed errori manifesti di valutazione	II - 2248
	Osservazione preliminare relativa al controllo esercitato dal Tribunale	II - 2248
	Sulle censure relative alla fondatezza della decisione impugnata	II - 2250
	Sulla valutazione della compensazione per servizio pubblico di una parte dell'aiuto	II - 2251
	Sull'analisi delle cause che hanno portato alle difficoltà finanziarie della SNCM	II - 2255
	Sull'osservanza degli orientamenti	II - 2259
	— Sulla natura di impresa in difficoltà della SNCM	II - 2260
	— Sul ripristino della redditività	II - 2265
	— Sulla prevenzione delle indebite distorsioni della concorrenza	II - 2272
	— Sulla limitazione dell'aiuto al minimo	II - 2278
	Conclusioni sul secondo motivo	II - 2299
	Sulle spese	II - 2301