

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Prima Sezione ampliata)  
28 gennaio 1999 \*

Nella causa T-14/96,

**Bretagne Angleterre Irlande (B. A. I.)**, società di diritto francese, con sede in Roscoff (Francia), con l'avv. Jean-Michel Payre, del foro di Parigi, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Aloyse May, 31, Grand-rue,

ricorrente,

contro

**Commissione delle Comunità europee**, rappresentata dai signori Gérard Rozet, consigliere giuridico, e Anders Christian Jessen, membro del servizio giuridico, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor Carlos Gómez de la Cruz, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

convenuta,

sostenuta da

**Regno di Spagna**, rappresentato, nel corso della fase scritta, dal signor Luis Pérez de Ayala Becerril e, nel corso della fase orale, dal signor Santiago Ortiz Vaamonde, abogados del Estado, del servizio del contenzioso comunitario, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso la sede dell'ambasciata di Spagna, 4-6, boulevard Emmanuel Servais,

\* Lingua processuale: il francese.

e

**Ferries Golfo de Vizcaya SA**, società di diritto spagnolo, con sede in Bilbao (Spagna), rappresentata, nel corso della fase scritta, dall'avv. Julian Ellison e, nel corso della fase orale, dagli avv. ti Ellison e Mark Clough, solicitors, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio legale Bonn & Schmitt, 62, avenue Guillaume,

interventi,

avente ad oggetto il ricorso diretto all'annullamento della decisione della Commissione 7 giugno 1995 che chiude la procedura d'esame ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato CE (aiuti a favore di Ferries Golfo de Vizcaya SA), notificata al governo spagnolo l'11 luglio 1995 e pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* (GU 1995, C 321, pag. 4),

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

composto dai signori B. Vesterdorf, presidente, C. W. Bellamy, R. M. Moura Ramos, J. Pirrung e P. Mengozzi, giudici,

cancelliere: signora B. Pastor, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 16 giugno 1998,

ha pronunciato la seguente

**Sentenza****Fatti all'origine del ricorso**

1 La ricorrente ha in gestione da vari anni, con la denominazione commerciale di «Brittany Ferries», una linea di navigazione marittima tra i porti di Plymouth, nel Regno Unito, e Santander, in Spagna. Con lettera 21 settembre 1992 essa inoltrava una denuncia alla Commissione per informarla delle ingenti sovvenzioni che sarebbero state concesse dal consiglio provinciale di Biscaglia e dal governo basco alla Ferries Golfo de Vizcaya SA, società di diritto spagnolo costituita dalla Vapores Surdiáz Bilbao, SA, società di diritto spagnolo, e dalla P & O European Ferries (Portsmouth) Ltd, società britannica, per gestire, dal marzo 1993, una linea regolare di navigazione tra i porti di Portsmouth e Bilbao.

2 La denunciante comunicava quindi alla Commissione varie informazioni in suo possesso, relativamente all'accordo che doveva essere stipulato fra la Ferries Golfo de Vizcaya e le autorità basche, per sovvenzionare, nel corso dei primi tre anni di esercizio, la linea Bilbao-Portsmouth. Inoltre, essa chiedeva formalmente alla Commissione di avviare un procedimento ai sensi degli artt. 92 e 93 del Trattato CE.

3 Il governo spagnolo veniva invitato, con lettera 30 novembre 1992, a fornire tutte le informazioni pertinenti relative al programma di aiuti in questione, affinché la Commissione potesse valutarne la compatibilità con il mercato comune, ai sensi dell'art. 92 del Trattato. In seguito ad una lettera di diffida della Commissione in data 5 febbraio 1993, il governo spagnolo faceva pervenire la propria risposta il 1° aprile 1993.

- 4 L'11 febbraio 1993 la ricorrente trasmetteva alla Commissione alcune osservazioni complementari in merito agli aiuti concessi alla Ferries Golfo de Vizcaya, nelle quali insisteva sull'urgente necessità di avviare la procedura di esame richiesta nella sua denuncia, tenuto conto dell'imminente entrata in funzione dei servizi di trasporto della linea Bilbao-Portsmouth. Al riguardo, essa precisava che tale linea si trovava in concorrenza diretta con quella da essa gestita e che la sua apertura, alle condizioni concordate con le autorità spagnole, era pertanto atta a danneggiare gravemente i suoi interessi economici.
  
- 5 Risulta dal testo dell'accordo firmato il 9 luglio 1992 tra il consiglio provinciale di Biscaglia e il ministro del Commercio e del Turismo del governo basco, da un lato, e la Ferries Golfo de Vizcaya, dall'altro (in prosieguo: l'«accordo del 1992» oppure l'«accordo iniziale»), che le autorità firmatarie si impegnavano, per il periodo dal marzo 1993 al marzo 1996, ad acquistare un totale di 26 000 biglietti di viaggio da utilizzare sulla linea marittima Bilbao-Portsmouth. Il corrispettivo massimo che le pubbliche autorità dovevano versare alla Ferries Golfo de Vizcaya veniva fissato in 911 800 000 PTA. Veniva pattuita una tariffa per passeggero di 34 000 PTA per l'anno 1993/1994 e, salvo modifiche, una tariffa estimativa di 36 000 PTA per l'anno 1994/1995 e di 38 000 PTA per l'anno 1995/1996.
  
- 6 Il 29 settembre 1993 la Commissione decideva di avviare il procedimento di cui all'art. 93, n. 2, del Trattato. Essa riteneva che l'accordo del 1992 non costituisse una normale operazione commerciale, in quanto aveva ad oggetto l'acquisto di un numero predeterminato di biglietti di viaggio per un periodo di tre anni, il prezzo pattuito era superiore alla tariffa commerciale, i biglietti di viaggio dovevano essere pagati anche per i viaggi non effettuati o dirottati verso altri porti e in quanto l'accordo conteneva un impegno a ripianare tutte le perdite nel corso dei primi tre anni di esercizio del nuovo servizio, con la conseguenza che la Ferries Golfo de Vizcaya veniva quindi posta al riparo da ogni rischio commerciale. Alla luce delle informazioni che le erano state trasmesse, la Commissione accertava che l'aiuto finanziario concesso alla Ferries Golfo de Vizcaya costituiva un aiuto statale ai sensi dell'art. 92 del Trattato e che esso non soddisfaceva le condizioni per essere dichiarato compatibile con il mercato comune.

- 7 Con lettera 13 ottobre 1993, la suddetta decisione veniva notificata al governo spagnolo, il quale veniva invitato a confermare che avrebbe sospeso ogni versamento a titolo del programma di aiuti in questione fino all'adozione della decisione definitiva della Commissione, nonché a presentare le proprie osservazioni e a fornire tutti i dati necessari per la valutazione di questo programma.
- 8 La decisione di avviare un procedimento concernente gli aiuti concessi dalla Spagna alla Ferries Golfo de Vizcaya costituiva oggetto di una comunicazione della Commissione agli altri Stati membri e alle altre parti interessate, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* (GU 1994, C 70, pag. 5) al fine di consentire loro di presentare le proprie osservazioni.
- 9 Il 7 marzo 1995 il consiglio provinciale di Biscaglia e la Ferries Golfo de Vizcaya stipulavano un nuovo accordo (in prosieguo: l'«accordo del 1995» oppure il «nuovo accordo»). Risulta dal testo di questo accordo che l'autorità pubblica s'impegnava ad acquistare, per il periodo che va dal gennaio 1995 al dicembre 1998, un totale di 46 500 biglietti di viaggio da utilizzare sulla linea di navigazione marittima Bilbao-Portsmouth gestita dalla Ferries Golfo de Vizcaya. Il corrispettivo totale che l'autorità pubblica doveva versare era fissato in 985 500 000 PTA, di cui 300 000 000 di PTA nel 1995, 315 000 000 di PTA nel 1996, 198 000 000 di PTA nel 1997 e 172 000 000 di PTA nel 1998. Inoltre era convenuta una tariffa per passeggero di 20 000 PTA per il 1995, 21 000 PTA per il 1996, 22 000 PTA per il 1997 e 23 000 PTA per il 1998. A tali tariffe si applicava uno sconto che teneva conto dell'impegno di acquisto a lungo termine assunto dal consiglio provinciale di Biscaglia. Esse erano calcolate in base ad una tariffa di riferimento di 22 000 PTA, pari alla tariffa commerciale ufficiale per il 1994 maggiorata del 5% l'anno, ossia sino a 23 300 PTA nel 1995, 24 500 PTA nel 1996, 25 700 PTA nel 1997 e 26 985 PTA nel 1998.
- 10 Il 7 giugno 1995 la Commissione adottava la decisione che chiude la procedura di esame avviata nei confronti degli aiuti a favore della Ferries Golfo de Vizcaya (in prosieguo: la «decisione impugnata»). Essa pubblicava, in pari data, il comunicato stampa IP/95/579, nel quale annunciava l'adozione di questa decisione esponendone in sintesi la motivazione.

- 11 Con lettere 12 e 16 giugno 1995 la ricorrente chiedeva comunicazione del testo della decisione impugnata. In risposta, gli uffici della Commissione le inviavano, con telecopia 19 giugno 1995, il comunicato stampa dianzi menzionato.
  
- 12 La decisione impugnata veniva notificata al governo spagnolo l'11 luglio 1995. La comunicazione indirizzata agli altri Stati membri e agli altri interessati, che riproduce il testo di questa decisione, veniva pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* 1° dicembre 1995 (GU C 321, pag. 4). Con telecopia 8 dicembre 1995, gli uffici della Commissione trasmettevano copia del testo così pubblicato alla ricorrente.
  
- 13 Prima di ricevere quest'ultima telecopia, la ricorrente aveva più volte richiesto la comunicazione del testo della decisione adottata dalla Commissione il 7 giugno 1995, poiché era in possesso unicamente del comunicato stampa che le era stato inviato il 19 giugno 1995. Il 28 novembre 1995 essa ha depositato presso la cancelleria del Tribunale un ricorso per risarcimento diretto ad ottenere la riparazione del danno che ritiene di aver subito in conseguenza del ritardo con il quale la Commissione le ha trasmesso la sua decisione. Tale ricorso è stato registrato il 18 dicembre 1995 con il numero T-230/95, successivamente alla ricezione, da parte della ricorrente, del testo della decisione impugnata.

### **Decisione impugnata**

- 14 Secondo la decisione, l'accordo iniziale è stato sospeso a seguito della decisione di avviare il procedimento di cui all'art. 93, n. 2, del Trattato, adottata dalla Commissione il 29 settembre 1993. La Ferries Golfo de Vizcaya avrebbe accantonato la somma da rimborsare, compresi gli interessi calcolati in base al tasso bancario commerciale in vigore nel Regno Unito, maggiorato dell'1%.

- 15 Nella decisione impugnata viene poi rilevato che l'accordo del 1995 contiene numerose modifiche, rilevanti ai fini della conformità con le prescrizioni imposte dalla Commissione. Il governo basco non sarebbe più parte di questo accordo in vigore dal 1995 al 1998. Stando ai ragguagli forniti alla Commissione, il numero di biglietti di viaggio che il consiglio provinciale deve acquistare è stato fissato in base alle previsioni di accettazione dell'offerta da parte di alcuni gruppi di persone a basso reddito e da parte di persone interessate dai programmi socioculturali, ivi compresi i gruppi scolastici, i giovani e gli anziani. Il prezzo dei biglietti di viaggio sarebbe meno elevato rispetto a quello figurante nell'opuscolo relativo al periodo in questione, conformemente alla normale prassi di sconti in funzione della quantità concessi ai grossi utenti di servizi commerciali. Gli altri punti dell'accordo, che avevano sollevato critiche, sarebbero tutti stati eliminati nell'accordo modificato.
- 16 Nella decisione impugnata, la Commissione constata del pari che la capacità di sopravvivenza del servizio proposto dalla Ferries Golfo de Vizcaya è stata dimostrata dai risultati commerciali realizzati e che questa società ha potuto consolidare le proprie attività senza far ricorso agli aiuti statali. Essa non godrebbe di alcun diritto speciale nel porto di Bilbao e il suo diritto di precedenza sul molo sarebbe limitato agli orari specifici di partenza e di arrivo delle sue navi, il che consentirebbe effettivamente ad altre navi di utilizzare il molo al di fuori di questi orari. La Commissione ritiene che il nuovo accordo, il cui scopo sarebbe quello di avvantaggiare i residenti che utilizzano i servizi di trasporto locali, sembri attualmente riflettere, per entrambe le parti, l'esistenza di un normale e leale rapporto commerciale per quanto attiene alla formazione delle tariffe dei servizi prestati.
- 17 La Commissione accerta conseguentemente che il nuovo accordo non costituisce aiuto statale e decide di chiudere il procedimento avviato il 29 settembre 1993.

### **Procedimento e conclusioni delle parti**

- 18 L'atto introduttivo del presente ricorso è stato registrato nella cancelleria del Tribunale il 1° febbraio 1996.

- 19 Con istanze depositate nella cancelleria del Tribunale, rispettivamente il 12 e 14 giugno 1996, il Regno di Spagna e la società Ferries Golfo de Vizcaya hanno chiesto di poter intervenire nella controversia a sostegno delle conclusioni della convenuta. Con lettere 28 giugno e 2 agosto 1996, la ricorrente ha chiesto un trattamento riservato per quanto riguarda il documento prodotto come allegato III della memoria di replica, tanto nei confronti del Regno di Spagna quanto nei confronti della Ferries Golfo de Vizcaya.
- 20 Con ordinanza 13 novembre 1996, il Tribunale (Prima Sezione ampliata) ha accolto le suddette istanze d'intervento. Il Tribunale ha inoltre respinto le domande di trattamento riservato presentate dalla ricorrente, pur autorizzando quest'ultima ad ottenere l'espunzione del documento di cui trattasi dal fascicolo, prima della comunicazione di quest'ultimo alle due parti intervenienti. La ricorrente ha presentato un'istanza in tal senso entro il termine che le era stato impartito dal cancelliere.
- 21 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria. Tuttavia, con lettera 7 maggio 1998, esso ha invitato la convenuta a produrre il testo integrale dell'accordo del 1995. La Commissione ha depositato tale documento nella cancelleria del Tribunale il 14 maggio 1998.
- 22 Le parti sono state sentite nelle loro difese orali e nelle loro risposte ai quesiti rivolti dal Tribunale all'udienza del 16 giugno 1998.
- 23 La ricorrente conclude che il Tribunale voglia:
- annullare la decisione impugnata;
  - condannare la Commissione alle spese;

— porre a carico delle parti intervenienti le spese relative al loro intervento.

24 La Commissione conclude che il Tribunale voglia:

— dichiarare il ricorso irricevibile;

— in subordine, respingerlo nel merito;

— condannare la ricorrente alle spese.

25 Il Regno di Spagna, parte interveniente, conclude che il Tribunale voglia:

— dichiarare il ricorso irricevibile;

— in subordine, respingerlo nel merito;

— condannare la ricorrente alle spese.

26 L'interveniente Ferries Golfo de Vizcaya conclude che il Tribunale voglia:

— dichiarare il ricorso irricevibile;

— in subordine, respingerlo nel merito;

- condannare la ricorrente alle spese sostenute dall'interveniente nel presente procedimento.

## Sulla ricevibilità

### *Argomenti delle parti*

- 27 La Commissione, sostenuta dalle parti intervenienti, ritiene che il presente ricorso sia stato proposto tardivamente e che debba essere dichiarato irricevibile. Essa argomenta che, tra gli eventi menzionati all'art. 173, quinto comma, del Trattato, l'evento decisivo per il decorso del termine di proposizione del ricorso è quello che sopraggiunge per primo nel tempo, nella fattispecie il fatto che la ricorrente ha avuto conoscenza dell'atto. Si evincerebbe dal semplice raffronto tra il testo della decisione, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, e il testo del comunicato stampa trasmesso alla ricorrente che quest'ultimo riporta la sostanza della decisione impugnata e, in particolare, l'analisi che ha indotto la Commissione a ritenere che l'accordo del 1995 non costituisse aiuto statale. Di conseguenza, la Commissione sostiene che il contenuto della sua decisione 7 giugno 1995 è stato portato a conoscenza della ricorrente tramite la telecopia del 19 giugno 1995 e che è quindi a decorrere da tale data che questa era in condizioni di esercitare il suo diritto di ricorso.
- 28 Essa fa valere che il comunicato stampa, diffuso nell'ambito della Commissione il 7 giugno 1995, può considerarsi alla stregua di un atto impugnabile, notificato alla ricorrente il 19 giugno 1995. La pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* 1° dicembre 1995 costituirebbe solo un atto confermativo di un atto precedente non impugnato dalla ricorrente entro il termine prescritto dall'art. 173 del Trattato. Essa precisa inoltre che la decisione impugnata non è stata notificata alla ricorrente l'8 dicembre 1995. Questa decisione le è stata semplicemente trasmessa in tale data poiché era stata notificata l'11 luglio 1995 al Regno di Spagna, suo unico destinatario.

- 29 La ricorrente ribatte che l'eccezione d'irricevibilità sollevata dalla Commissione è non solo infondata in diritto, ma per giunta del tutto scorretta sul piano sostanziale. Essa rileva come sia addirittura temerario, da parte della Commissione, arrivare a sostenere che il ricorso d'annullamento è tardivo mentre la stessa si è rifiutata di comunicarle il testo completo e ufficiale della decisione impugnata prima della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.
- 30 Secondo la ricorrente, risulta dalla formulazione chiara e inequivoca dell'art. 173, quinto comma, del Trattato che solo in mancanza di pubblicazione dell'atto o di notificazione di quest'ultimo il termine di ricorso può cominciare a decorrere da un'altra data, ossia dal giorno in cui il ricorrente ne ha avuto conoscenza.
- 31 Essa aggiunge che, in quanto l'essenza di un comunicato stampa è quella di portare a conoscenza del pubblico un'informazione sintetica, quindi incompleta, è evidente che esso non può rendere noto in maniera chiara e inequivoca il contenuto di una decisione della Commissione, né mettere una parte interessata in condizioni di avvalersi del proprio diritto di ricorso. D'altra parte, sarebbe sufficiente confrontare il testo del comunicato stampa del 7 giugno 1995 con il testo pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* per constatare che esso è lungi dal riportare l'integralità del contenuto della decisione della Commissione della quale riferisce l'esistenza.

### *Giudizio del Tribunale*

- 32 Ai sensi dell'art. 173, quinto comma, del Trattato, i ricorsi previsti da questo articolo devono essere proposti nel termine di due mesi a decorrere, secondo i casi, dalla pubblicazione dell'atto, dalla sua notificazione al ricorrente ovvero, in mancanza, dal giorno in cui il ricorrente ne ha avuto conoscenza.
- 33 Dalla formulazione stessa di questa disposizione emerge che il criterio della data in cui si è avuto conoscenza dell'atto come dies a quo del termine di impugnazione è subordinato rispetto a quello della pubblicazione o della notifica dell'atto (sentenza della Corte 10 marzo 1998, causa C-122/95, Germania/Consiglio, Racc. pag. I-973, punto 35).

- 34 Benché la pubblicazione non sia una condizione per la loro applicabilità, secondo una prassi costante annunciata dalla Commissione stessa, in particolare nella sua lettera agli Stati membri 27 giugno 1989, pubblicata in *Diritto della concorrenza nelle Comunità europee* (volume II A «Regole applicabili agli aiuti di Stato», 1995), nonché nella sua *Ventesima Relazione sulla politica di concorrenza* (1990, punto 170), le sue decisioni di chiudere una procedura d'esame degli aiuti ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.
- 35 La decisione controversa è stata pubblicata il 1° dicembre 1995. Occorre rilevare inoltre che, nel caso di specie, la ricorrente poteva legittimamente presumere che tale decisione avrebbe costituito oggetto di una pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, tenuto conto della prassi summenzionata e del fatto che, con lettera 4 agosto 1995, gli uffici della Commissione le hanno specificamente confermato che la decisione sarebbe stata pubblicata nel corso delle settimane successive (v., in tal senso, sentenza *Germania/Consiglio*, citata, punti 36 e 37).
- 36 Ciò posto, l'assunto della Commissione e delle parti intervenienti, secondo cui la ricorrente avrebbe avuto sufficiente conoscenza della decisione impugnata fin dal 19 giugno 1995, data di trasmissione per telecopia del citato comunicato stampa, non è pertinente ai fini della determinazione del dies a quo del termine di ricorso. Non deve infatti farsi applicazione, nel caso di specie, del criterio della conoscenza effettiva della decisione, previsto in subordine dall'art. 173, quinto comma, del Trattato. Essendo pacifico che la decisione non è stata notificata alla ricorrente in una data anteriore, il Tribunale ne conclude che la data di pubblicazione è quella dalla quale comincia a decorrere il termine di ricorso (v., in tal senso, sentenza *Germania/Consiglio*, citata, punto 39).
- 37 Ne consegue che l'eccezione di irricevibilità relativa alla tardività del presente ricorso dev'essere respinta.

## Nel merito

- 38 La ricorrente deduce quattro motivi a sostegno delle sue conclusioni dirette all'annullamento della decisione impugnata. Il primo è relativo alla violazione dei diritti della difesa. Il secondo è relativo all'insufficienza di motivazione della decisione. Il terzo è dedotto da errori manifesti che sarebbero stati commessi nella decisione. Infine, il quarto è relativo alla violazione, da parte della Commissione, dell'art. 92, n. 1, e di altre disposizioni del Trattato.
- 39 Il Tribunale constata che vari argomenti addotti nell'ambito del secondo, del terzo e del quarto motivo tendono in sostanza a dimostrare che la Commissione è incorsa in errore nell'accertare che il versamento di determinati importi alla Ferries Golfo de Vizcaya da parte delle autorità basche era riconducibile all'esecuzione di un normale accordo commerciale, anziché alla concessione di una sovvenzione per il funzionamento di questa impresa. Ciò premesso, occorre anzitutto prendere in esame il motivo relativo alla violazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato, secondo cui la Commissione avrebbe erroneamente accertato che l'accordo del 1995 non costituisce aiuto statale ai sensi di questa disposizione. Vanno quindi esaminati congiuntamente e riquilificati gli argomenti che le parti si sono scambiati nell'ambito degli altri motivi, nei limiti in cui essi si riferiscono al motivo relativo alla violazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato.

### *Sul motivo relativo alla violazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato*

#### Argomenti delle parti

- 40 Nell'ambito del suo quarto motivo d'annullamento, la ricorrente contesta alla Commissione un'erronea applicazione dell'art. 92, n. 1, in quanto non si sarebbe adoperata per accertare se gli acquisti in massa di biglietti di viaggio ad opera delle autorità spagnole rafforzassero o no la posizione sul mercato della Ferries Golfo de Vizcaya rispetto alle imprese concorrenti (sentenza della Corte 17 settembre 1980, causa 730/79, Philip Morris/Commissione, Racc. pag. 2671, punto 11). Essa fa rilevare come la qualificazione di una misura come aiuto statale non dipenda dalla

redditività o dalla capacità di sopravvivenza dell'impresa beneficiaria, contrariamente a quanto si evincerebbe dal preambolo della decisione impugnata. Inoltre, la ricorrente argomenta che la garanzia d'acquisto di biglietti di viaggio per vari anni costituisce necessariamente un rafforzamento della posizione dell'impresa beneficiaria, consentendo a quest'ultima, ad esempio, di organizzare senza rischio campagne promozionali, imperniate sui prezzi, aventi lo scopo o l'effetto di distogliere la clientela dai suoi concorrenti.

41 La ricorrente ritiene che l'obiettivo sociale dell'accordo del 1995, fatto valere dinanzi alla Commissione, costituisca solo una copertura esterna e che, in ogni caso, il carattere sociale degli interventi statali non sia sufficiente ad escludere ipso facto la loro qualificazione come aiuti ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Essa richiama, al riguardo, la sentenza della Corte 26 settembre 1996, causa C-241/94, Francia/Commissione (Racc. pag. I-4551, punti 20 e 21). Inoltre, anche se l'obiettivo sociale fosse considerato effettivo, quod non secondo la ricorrente, ciò non toglierebbe che i criteri adottati non erano necessari alla realizzazione di tale obiettivo. A suo parere, l'organizzazione di viaggi a carattere sociale non implica necessariamente che essi debbano essere effettuati in base ad un unico modo di trasporto, nella fattispecie il trasporto marittimo, e tramite un'unica impresa.

42 Nell'ambito del suo secondo motivo d'annullamento, relativo all'asserita carenza di motivazione, la ricorrente fa rilevare come la decisione impugnata non accerti l'esistenza di progetti dettagliati, per i quali fosse necessario l'acquisto di biglietti di viaggio con vari anni di anticipo. Essa mette quindi in dubbio l'uso effettivo dei biglietti di viaggio che le autorità basche si sono impegnate ad acquistare per il periodo 1995-1998. La ricorrente ricorda come essa avesse manifestato il timore che l'acquisto dei biglietti di viaggio da parte delle pubbliche autorità, nell'ambito dell'accordo iniziale, fosse manifestamente fittizio e costituisse una sovvenzione dissimulata. Essa sottolinea come, in base alla prassi delle compagnie di navigazione marittima, un'autorità che desideri acquistare biglietti di viaggio non abbia bisogno di stipulare un accordo quale quello controverso, essendole sufficiente acquistarli il giorno in cui venga definito un progetto preciso, posto che le tariffe contemplerebbero sempre prezzi speciali per i gruppi e che vi sarebbe sempre possibilità di negoziare i prezzi.

- 43 In ordine all'esistenza effettiva dei progetti richiamati dalle autorità basche, la ricorrente critica i riferimenti all'«esperienza acquisita nel quadro di programmi sociali analoghi» e al vivo interesse mostrato dalle «persone rifugiatesi nel Regno Unito durante la guerra civile spagnola», figuranti nella decisione impugnata. Essa si interroga sui programmi sociali che avrebbero servito da base di raffronto nell'analisi effettuata dalla Commissione, come pure sul numero di ex rifugiati nel Regno Unito ancora in vita e desiderosi di visitare i luoghi del loro temporaneo esilio avvalendosi della linea di navigazione della sua concorrente.
- 44 La ricorrente ritiene inoltre che la Commissione abbia erroneamente accertato che l'accordo del 1995 era esente dagli aspetti precedentemente contestati in quanto idonei a comportare un aiuto statale. Essa pone in rilievo il fatto che il primo di questi aspetti, vale a dire la decisione di acquisto anticipato di biglietti di viaggio per un periodo di tre o di quattro anni, non è stato eliminato ed è parimenti riscontrabile nel nuovo accordo.
- 45 La ricorrente critica l'incertezza derivante dalla formulazione del punto del preambolo in cui si menziona l'esistenza di un rapporto commerciale normale e leale tra la Ferries Golfo de Vizcaya e il consiglio provinciale di Biscaglia, punto che pure è, a suo parere, un elemento essenziale nella struttura della decisione impugnata.
- 46 Essa sostiene che la Commissione non poteva limitarsi a far riferimento allo scopo sociale perseguito o dichiarato dallo Stato membro interessato, senza preoccuparsi degli effetti che i fondi versati avrebbero prodotto sulla concorrenza (sentenze della Corte 2 luglio 1974, causa 173/73, Italia/Commissione, Racc. pag. 709, punti 26-28, e 30 gennaio 1985, causa 290/83, Commissione/Francia, Racc. pag. 439). Essa contesta peraltro l'analisi, svolta dalla Commissione, della dinamica della concorrenza tra le due linee marittime in questione. Secondo la ricorrente, la questione pertinente non è se la Brittany Ferries abbia registrato perdite in seguito all'apertura di una nuova linea sovvenzionata dalle autorità spagnole. Si tratterebbe piuttosto di accertare se l'assenza di aiuti avrebbe comportato l'eliminazione dell'impresa concorrente o, nel caso di specie, la rinuncia a costituire una tale impresa (sentenze della Corte Philip Morris/Commissione, citata, e 10 luglio 1986, causa 40/85, Belgio/Commissione, Racc. pag. 2321).

- 47 Nell'ambito del suo terzo motivo, relativo ad errori manifesti in cui sarebbe incorsa la Commissione, la ricorrente aggiunge che il controllo che al Tribunale compete esercitare sulla controversa decisione che constata che il nuovo accordo non costituisce aiuto statale rientra nell'interpretazione e nell'applicazione della nozione di aiuto statale di cui all'art. 92 del Trattato. Poiché la Commissione non disporrebbe di una competenza esclusiva in materia, il controllo giurisdizionale non potrebbe limitarsi agli errori manifesti di valutazione (v. sentenza del Tribunale 28 settembre 1995, causa T-95/94, Sytraval e Brink's France/Commissione, Racc. pag. II-2651, punto 54).
- 48 Nel corso della fase orale, la ricorrente ha inoltre formulato un argomento basato sull'esame dei termini dell'accordo del 1995, di cui sostiene aver avuto conoscenza solo qualche giorno prima dell'udienza, dopo che, su invito del Tribunale, la Commissione ha prodotto in giudizio il testo integrale di tale accordo. Essa fa rilevare che il nuovo accordo, per ovviare alle critiche di cui l'accordo del 1992 era stato oggetto, si limita ad abbassare il prezzo unitario di ciascun biglietto di viaggio in modo da non superare il valore della tariffa commerciale ufficiale dei servizi di trasporto in questione. Sennonché, dato che il numero di biglietti di viaggio acquistati dalle autorità spagnole è portato da 26 000 a 46 500, la sovvenzione totale concessa alla Ferries Golfo de Vizcaya a titolo dell'accordo del 1995 sarebbe persino leggermente superiore a quella prevista dall'accordo del 1992, raggiungendo 985 500 000 PTA. Conseguentemente, la ricorrente contesta la conclusione della Commissione secondo la quale la modifica dell'accordo tra le pubbliche autorità e la Ferries Golfo de Vizcaya era idonea ad eliminare gli elementi di aiuto statale che erano stati riscontrati nell'accordo iniziale.
- 49 La Commissione, da parte sua, contesta l'asserita violazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato, rilevando come nella decisione impugnata siano stati chiaramente enunciati i motivi che hanno portato alla conclusione secondo cui il nuovo accordo non costituiva aiuto statale. Il primo motivo risiederebbe nell'analisi stessa dell'accordo in questione, il quale sarebbe esente dai cinque aspetti in precedenza censurati nella decisione di avvio del procedimento ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato in quanto atti a comportare elementi di aiuto statale. La capacità di sopravvivenza della Ferries Golfo de Vizcaya costituirebbe solo uno tra gli elementi presi in esame dalla Commissione che hanno corroborato la decisione di quest'ultima. Peraltro, i dati prodotti dalla ricorrente stessa costituirebbero una conferma di tale capacità di sopravvivenza.

- 50 La convenuta sottolinea come al momento dell'avvio della procedura d'esame essa avesse ritenuto che gli elementi idonei a costituire aiuto statale rappresentassero il 7% delle spese di funzionamento dell'impresa beneficiaria. Tenuto conto dell'effetto sospensivo connesso a ogni decisione di avvio del procedimento, nonché del fatto che le somme precedentemente versate erano state bloccate e il loro rimborso garantito, la Ferries Golfo de Vizcaya avrebbe in realtà operato, nel corso di tutti quegli anni, senza il sostegno di una sovvenzione statale. Inoltre la Commissione fa valere che il mercato del trasporto marittimo tra il nord della Spagna e il sud del Regno Unito ha raddoppiato le proprie dimensioni e che in tale mercato i due operatori detengono ciascuno una quota più o meno uguale. Ne deriverebbe che l'apertura della nuova linea non ha provocato alcuna contrazione della domanda a detrimento della ricorrente.
- 51 La Commissione esprime riserve in ordine alla ricevibilità di vari argomenti addotti dalla ricorrente nell'ambito della sua memoria di replica. Essa fa rilevare come la ricorrente non si sia rivelata in grado di corroborare il proprio motivo relativo alla carenza di motivazione della decisione. Le censure secondo le quali la Commissione non si sarebbe preoccupata degli effetti concorrenziali degli acquisti in massa e a lungo termine di biglietti di viaggio e non avrebbe constatato che un aspetto dell'accordo iniziale in precedenza censurato seguitava a figurare nell'accordo del 1995 non potrebbero considerarsi alla stregua di sviluppi di tale motivo. Né essi costituirebbero sviluppi del motivo relativo all'errore manifesto, anch'esso dedotto dalla ricorrente. Trattandosi di argomenti nuovi, la convenuta invita il Tribunale a dichiararli irricevibili.
- 52 Quanto ai programmi sociali analoghi, menzionati nella decisione, la Commissione ribadisce che l'esperienza presa in considerazione non riguarda le linee marittime di traghetti tra la Spagna e il Regno Unito, bensì programmi esistenti nel Regno Unito nonché in Spagna, compresi, tra gli altri, trasporti tra la penisola e l'America latina. Il riferimento, a titolo di elemento integrativo, ai veterani della guerra civile spagnola si giustificerebbe con il fatto che la loro associazione si era debitamente manifestata nell'ambito del procedimento. La convenuta sostiene del pari che, esprimendo dubbi in ordine all'effettiva utilizzazione dei biglietti di viaggio acquistati in anticipo, la ricorrente compie un processo alle intenzioni nei confronti delle autorità responsabili, le quali avrebbero fornito alla Commissione le necessarie previsioni. La ricorrente esorbiterebbe quindi dalla sfera motivazionale dell'atto,

per entrare in quella della sua esecuzione conforme, la quale solleverebbe problemi specifici e nell'ambito della quale la Commissione e gli eventuali denunciati svolgerebbero ciascuno il proprio ruolo.

- 53 In riscontro ad un quesito rivolto dal Tribunale in udienza, la convenuta ha ricordato come la sua posizione iniziale, espressa nella decisione di avviare il procedimento di cui all'art. 93, n. 2, del Trattato, fosse stata adottata nel 1993 sulla scorta degli elementi di cui la Commissione era in possesso in quel periodo e non avesse carattere di valutazione definitiva riguardo all'esistenza di un aiuto statale a favore della Ferries Golfo de Vizcaya. La Commissione ha precisato, inoltre, che nel corso del nuovo accordo le autorità spagnole le hanno trasmesso elementi attendibili per quanto attiene ai programmi culturali e sociali, come quelli dell'Insero (Istituto nazionale dei servizi sociali), che giustificavano l'acquisto anticipato da parte delle pubbliche autorità di ingenti quantitativi di biglietti di viaggio. Tali ragguagli, non figuranti nel fascicolo della Commissione allorché si è pronunciata sull'accordo del 1992, l'avrebbero determinata a modificare la sua valutazione iniziale in merito alla natura degli acquisti in massa di biglietti di viaggio.
- 54 Il Regno di Spagna, intervenuto a sostegno delle conclusioni della Commissione, ritiene che gli elementi necessari per accertare l'esistenza di un aiuto concesso da uno Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato non ricorrano nel caso di specie. Nel corso dell'udienza, esso ha individuato le tre condizioni essenziali della nozione di aiuto che, a suo giudizio, mancano nel caso di specie: non sussisterebbe alcuna concessione di vantaggi, l'accordo non favorirebbe un'impresa determinata e la concorrenza non sarebbe stata falsata.
- 55 Non sarebbe stato concesso alcun vantaggio alla Ferries Golfo de Vizcaya in quanto, in base al nuovo accordo, i biglietti di viaggio sarebbero stati acquistati ad un prezzo inferiore a quello di mercato. Ciò farebbe riscontro ad una prassi normale, posto che lo sconto accordato dal venditore sarebbe la contropartita dell'impegno assunto in anticipo dall'acquirente di acquistare un ingente quantitativo di biglietti per svariati anni.

- 56 Le autorità basche non avrebbero inteso favorire un'impresa determinata. Il governo interveniente sottolinea come vi fosse solo un operatore in grado di espletare i servizi di trasporto richiesti dalle autorità provinciali a beneficio delle persone residenti nel suo territorio. Dato che il porto servito dalla ricorrente è situato al di fuori del territorio della provincia di Biscaglia e ad una distanza considerevole di quest'ultimo, sarebbe inaccettabile la pretesa secondo la quale il consiglio provinciale avrebbe dovuto stipulare l'accordo in questione con questa compagnia marittima.
- 57 Il Regno di Spagna nega inoltre che la stipulazione di un tale accordo abbia dato luogo a distorsioni di concorrenza. In primo luogo, esso fa rilevare come gli importi versati dalle pubbliche autorità alla Ferries Golfo de Vizcaya, a titolo dell'accordo iniziale, fosse pari ad appena il 5-7% dell'investimento necessario per il lancio della nuova linea marittima. Conseguentemente sarebbe impossibile affermare che, senza l'intervento delle autorità spagnole, questa linea non sarebbe stata istituita. In secondo luogo, il governo interveniente segnala che la linea Santander-Plymouth non ha subito ripercussioni sostanziali a seguito dell'apertura della linea Bilbao-Portsmouth. La circostanza che la ricorrente non abbia subito perdite, ma abbia anzi accresciuto le proprie quote di mercato nel corso dei primi anni successivi all'istituzione della nuova linea, dimostrerebbe come la principale ripercussione dell'apertura di quest'ultima sia stata l'accrescimento della domanda.
- 58 Il governo spagnolo ribadisce inoltre che le autorità basche attuano da vari anni una politica di sostegno ai viaggi di persone a basso reddito, della quale i programmi socioculturali richiamati nel presente procedimento costituiscono solo un esempio, tra gli altri che esso ha citato nel corso dell'udienza. L'accordo stipulato con la Ferries Golfo de Vizcaya non avrebbe quindi carattere eccezionale. Esso si iscriverebbe piuttosto nell'ambito di un programma d'azione generale perseguito del pari da altre comunità regionali, come pure a livello nazionale.
- 59 L'interveniente Ferries Golfo de Vizcaya sostiene che l'impegno assunto dalle autorità basche relativamente all'acquisto anticipato di determinati quantitativi di biglietti di viaggio da utilizzare nel corso di un dato periodo costituisce un'operazione commerciale del tutto normale nel settore delle attività delle compagnie marittime. Essa cita l'esempio dei contratti di prenotazione stipulati con gli operatori

cosiddetti «ITX», i quali acquistano anch'essi in anticipo ingenti quantitativi di biglietti turistici, beneficiando di conseguenza di sconti in funzione della quantità. Gli sconti concessi a questi operatori commerciali varierebbero dal 5 al 30% della tariffa ufficiale, in funzione del volume e della durata del loro impegno. Il tasso di riduzione pari al 15% previsto nell'accordo con il consiglio provinciale di Biscaglia sarebbe adeguato e conforme alla prassi normale in questo tipo di contratti.

- 60 La società interveniente respinge l'asserzione della ricorrente secondo la quale le autorità provinciali, per ottenere uno sconto in funzione della quantità, non avrebbero bisogno di acquistare in anticipo i biglietti di viaggio destinati all'organizzazione dei loro viaggi socioculturali. Essa fa rilevare come queste autorità, ove assumano un impegno a lungo termine, fruiscono di sconti più ragguardevoli. Inoltre esse potrebbero garantirsi la disponibilità dei posti necessari per l'esecuzione dei loro programmi ed evitare in tal modo costi supplementari.
- 61 In ordine all'effettiva esistenza di una domanda idonea a giustificare la convenzione di acquisto di cui trattasi, la Ferries Golfo de Vizcaya ha puntualizzato in udienza che i programmi elaborati dalle autorità provinciali rientrano, in particolare, nell'ambito del programma di vacanze per la terza età dell'Insero, menzionato nel comunicato stampa pubblicato dalla Commissione il 7 giugno 1995. Il 50% del totale dei biglietti di viaggio acquistati dalle pubbliche autorità sarebbero già stati utilizzati dalle categorie di persone a cui erano destinati questi programmi. L'utilizzazione dei biglietti di viaggio potrebbe essere differita, ma la loro validità sarebbe limitata alle traversate durante la bassa stagione.
- 62 Le somme da essa ricevute a titolo degli accordi stipulati con le autorità basche sarebbero troppo esigue perché possa prodursi una vera incidenza sulla sua capacità di sopravvivenza. Al momento dell'istituzione della nuova linea nel 1993, gli introiti derivanti dall'accordo con le pubbliche autorità avrebbero costituito il 3,6% del suo giro d'affari. Tenuto conto dei suoi costi di gestione per il medesimo anno, sarebbe evidente che l'apertura della linea Bilbao-Portsmouth non dipendeva dagli introiti in questione. Dal novembre 1993 fino al 1995 la vendita dei biglietti di viaggio

sarebbe stata peraltro sospesa. Secondo l'interveniente, gli introiti creati dal nuovo accordo sarebbero ancor meno rilevanti, posto che essi rappresenterebbero il 5,1% circa del suo giro d'affari nel 1995 e il 4% nel 1997.

- 63 La società interveniente ritiene inoltre che il riferimento, contenuto nella decisione, alla sua capacità di sopravvivenza confermi che la Commissione ha effettivamente esaminato il punto se il consiglio provinciale di Biscaglia avesse operato secondo il criterio di un operatore privato che intende acquistare ingenti quantitativi di biglietti di viaggio per vari anni. Nell'ambito di un normale rapporto commerciale, l'esame della capacità di sopravvivenza della parte contrattuale sarebbe un elemento pertinente. Peraltro, l'interveniente sottolinea che la ricorrente, se avesse offerto un servizio di traghetti a partire dal porto di Bilbao, avrebbe ben potuto farle concorrenza per la vendita di biglietti di viaggio alle autorità provinciali. Il suo servizio di traghetti sarebbe invece ubicato nel porto di Santander, situato in un'altra regione.

#### Giudizio del Tribunale

- 64 Nei limiti in cui la Commissione e le parti intervenienti contestano la ricevibilità di taluni argomenti addotti dalla ricorrente a sostegno del proprio ricorso, occorre preliminarmente accertare se tutti gli argomenti che sono stati riuniti nell'ambito del presente motivo di annullamento possano essere presi in considerazione dal Tribunale.
- 65 Ai sensi dell'art. 48, n. 2, primo comma, del regolamento di procedura, è vietata la deduzione di motivi nuovi in corso di causa, a meno che essi si basino su elementi di diritto e di fatto emersi durante il procedimento.
- 66 Nella fattispecie, il Tribunale ritiene che gli argomenti che in sostanza presentano una stretta connessione con il motivo di annullamento relativo alla violazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato non possano considerarsi motivi nuovi ai sensi del regolamento di procedura, pur essendo stati formulati per la prima volta nella memoria di replica. Invero, è pacifico che la ricorrente ha formulato il motivo summenzionato nell'atto introduttivo del ricorso ed ha in questa fase addotto argomenti di fatto e di diritto atti a corroborarlo. Gli argomenti relativi alla mancanza di analisi

degli effetti concorrenziali degli acquisti in massa e a lungo termine di biglietti di viaggio, nonché all'aspetto in precedenza censurato dell'accordo iniziale che seguirebbe a figurare nell'accordo del 1995, costituiscono in realtà un ampliamento di un motivo precedentemente formulato. Conseguentemente, la loro presentazione in fase di replica è ammessa dal giudice comunitario (v. segnatamente, sentenza del Tribunale 27 febbraio 1997, causa T-106/95, FFSA e a./Commissione, Racc. pag. II-229, punto 125).

- 67 È pur vero che taluni argomenti sono stati formalmente presentati, nell'atto introduttivo, nell'ambito degli altri motivi d'annullamento dedotti. Tali argomenti vanno a maggior ragione dichiarati ricevibili, poiché la Commissione ha avuto l'occasione di rispondervi già in sede di controricorso. Gli eventuali errori di qualificazione commessi da una parte, siano stati essi rilevati o no dalle parti avverse, non possono impedire al Tribunale di prendere in considerazione, nell'ambito della sua valutazione di merito di un motivo regolarmente dedotto, il complesso degli argomenti ad esso collegati.
- 68 La Commissione e le parti intervenienti ritengono che gli argomenti addotti dalla ricorrente nel corso della fase orale, fondati su un esame del contenuto dell'accordo del 1995, avrebbero dovuto essere formulati nell'atto introduttivo. Il testo di questo accordo sarebbe un documento pubblico, al quale la ricorrente avrebbe potuto facilmente avere accesso prima dell'introduzione del suo ricorso.
- 69 Sul punto, va rilevato, in primo luogo, che gli argomenti formulati nel corso dell'udienza sono altresì strettamente connessi al motivo relativo alla violazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato. In secondo luogo, il Tribunale rileva che da nessun elemento del fascicolo risulta che la ricorrente abbia effettivamente ottenuto il testo dell'accordo del 1995 prima che quest'ultimo fosse prodotto agli atti del presente procedimento. Stando così le cose, senza che sia necessario esaminare i motivi per i quali la ricorrente non ha potuto disporre del documento in questione, che essa aveva del resto tentato di ottenere dalla Commissione, si deve ritenere che gli argomenti relativi all'esame del testo di questo accordo si basano su elementi emersi nel corso del procedimento e che essi vanno pertanto dichiarati ricevibili.

- 70 Per quanto riguarda il merito del motivo in esame, è pacifico tra le parti che la Commissione, nella decisione impugnata, non si è pronunciata sulla compatibilità con il mercato comune dell'asserita sovvenzione alla Ferries Golfo de Vizcaya, ma si è limitata all'interpretazione e all'applicazione al caso di specie della nozione di aiuto statale ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Infatti, per motivare la propria decisione di chiudere il procedimento da essa avviato ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato, la Commissione ha espressamente concluso che «il nuovo accordo, che sarà in vigore dal 1995 al 1998, non costituisce un aiuto di Stato».
- 71 Per valutare se un accordo con il quale una pubblica autorità si impegna ad acquistare nel corso di vari anni determinati servizi presso una determinata impresa rientri o no nell'ambito d'applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato, è necessario ricordare che questa disposizione ha lo scopo di evitare che sugli scambi fra Stati membri incidano vantaggi concessi dalle pubbliche autorità, i quali, sotto varie forme, alterino o rischino di alterare la concorrenza, favorendo determinate imprese o determinati prodotti (sentenze della Corte Italia/Commissione, citata, punto 26, e 24 febbraio 1987, causa 310/85, Deufil/Commissione, Racc. pag. 901, punto 8). Ne consegue che una misura statale a favore di un'impresa, che rivesta la forma di sovvenzione di acquisto di biglietti di viaggio, non può, per il semplice fatto che le parti si obblighino a compiere prestazioni reciproche, essere esclusa a priori dalla nozione di aiuto statale di cui all'art. 92 del Trattato.
- 72 Quest'interpretazione dell'art. 92 del Trattato è stata del resto accolta dalla Commissione nella sua decisione 29 settembre 1993 di avviare il procedimento di cui all'art. 93, n. 2, del Trattato nei confronti del programma di aiuti istituito con l'accordo iniziale. Anche se, per il governo spagnolo, l'aiuto finanziario concesso alla Ferries Golfo de Vizcaya costituiva il corrispettivo dei biglietti di viaggio acquistati dalle autorità regionali, la Commissione ha accertato che l'accordo del 1992 conteneva elementi di aiuto statale, poiché le condizioni pattuite per tale operazione non corrispondevano a quelle di una normale operazione commerciale. Per accertare il vantaggio accordato dalle pubbliche autorità all'impresa beneficiaria, essa ha posto in rilievo determinati aspetti di quest'accordo (v. supra, punto 6).

- 73 Emerge dal preambolo della decisione impugnata, nonché dall'argomentazione svolta dalla Commissione nel corso del presente procedimento, che il mutamento della sua valutazione per quanto concerne l'esistenza di un aiuto statale a favore della Ferries Golfo de Vizcaya muove da due fondamentali premesse. In primo luogo, l'accordo del 1995 non conterrebbe più gli elementi censurati in esito all'esame dell'accordo iniziale, con la conseguenza che il nuovo accordo andrebbe considerato come una normale operazione commerciale. In secondo luogo, le autorità spagnole avrebbero adeguatamente dimostrato, fornendo la prova dell'effettiva esistenza dei programmi socioculturali da esse organizzati a favore delle persone residenti nel territorio della provincia di Biscaglia, la loro reale necessità di stipulare la convenzione d'acquisto di cui trattasi, per poter distribuire i biglietti di viaggio ai beneficiari di questi programmi.
- 74 Occorre pertanto esaminare, anzitutto, se, come afferma la Commissione, questo accordo non contenga più gli elementi che l'avevano indotta a considerare l'accordo iniziale come rientrante nella sfera d'applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Al riguardo, il Tribunale prende atto che taluni elementi, quali il pagamento da parte delle pubbliche autorità dei biglietti di viaggio ad un prezzo unitario superiore al prezzo commerciale ufficiale e la variazione dell'importo totale della sovvenzione in funzione dei risultati di gestione positivi o negativi registrati dall'impresa, sono stati effettivamente eliminati nel testo dell'accordo del 1995. Tuttavia, come ha fatto rilevare la ricorrente, il nuovo accordo continua a prevedere l'acquisto, per vari anni, di un numero predeterminato di biglietti di viaggio e procura alla Ferries Golfo de Vizcaya, nonostante la riduzione del prezzo unitario di riferimento, un introito globale il cui ammontare è non soltanto equivalente, ma addirittura leggermente superiore a quello che era stato pattuito nell'accordo iniziale.
- 75 Tenuto conto di queste circostanze, il fatto che i termini dell'accordo del 1995, segnatamente per quanto concerne l'impegno di acquisto a lungo termine e le riduzioni in funzione della quantità accordate all'acquirente, siano analoghi a quelli dei contratti che vengono generalmente stipulati tra compagnie marittime e gli operatori privati cosiddetti «ITX» non è sufficiente per dimostrare che l'acquisto di biglietti di viaggio da parte del consiglio provinciale di Biscaglia abbia il carattere di una normale operazione commerciale.
- 76 Invero, dagli atti prodotti in giudizio dinanzi al Tribunale non è possibile concludere che il numero dei biglietti di viaggio, oggetto dell'accordo del 1995, sia stato determinato da un aumento del fabbisogno effettivo registrato dalle pubbliche autorità, aumento che avrebbe richiesto l'acquisto di un totale di 46 500 biglietti di

viaggio da utilizzare sulla linea Bilbao-Portsmouth nel corso degli anni 1995-1998, mentre tale fabbisogno riguardava inizialmente solo un totale di 26 000 biglietti di viaggio per il periodo 1993-1996. Inoltre, il vantaggio idoneo a rafforzare la posizione concorrenziale della Ferries Golfo de Vizcaya non viene eliminato sol perché l'impresa beneficiaria è tenuta a fornire un maggior numero di servizi di trasporto in contropartita di una prestazione finanziaria pressoché immutata. Nei limiti in cui i biglietti di viaggio acquistati dalle autorità spagnole possono essere utilizzati solo durante la bassa stagione, il supplemento di prestazione fornito dall'impresa non impone a quest'ultima, in linea di massima, costi supplementari rilevanti, con la conseguenza che gli effetti del nuovo accordo sulla concorrenza e sugli scambi fra Stati membri sono i medesimi di quelli imputabili all'accordo del 1992.

77 Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, l'entità relativamente esigua di un aiuto o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa beneficiaria non escludono a priori l'eventualità che vengano influenzati gli scambi tra Stati membri (sentenze della Corte 21 marzo 1990, causa C-142/87, Belgio/Commissione, Racc. pag. I-959, punto 43, e 14 settembre 1994, cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92, Spagna/Commissione, Racc. pag. I-4103, punti 40-42, e del Tribunale 30 aprile 1998, causa T-214/95, Vlaams Gewest/Commissione, Racc. pag. II-717, punto 48). Nella fattispecie, l'aiuto controverso incide sugli scambi fra Stati membri in quanto l'impresa beneficiaria effettua collegamenti fra città situate in Stati membri diversi ed è in concorrenza con compagnie marittime stabilite in altri Stati membri (v., in tal senso, sentenza Vlaams Gewest/Commissione, citata, punto 52). Conseguentemente, le osservazioni delle parti intervenienti, secondo cui gli introiti connessi all'accordo stipulato con le pubbliche autorità rappresenterebbero un'esigua percentuale del giro d'affari annuo della Ferries Golfo de Vizcaya, sono irrilevanti ai fini della determinazione del punto se la misura statale di cui trattasi rientri o no nella nozione di aiuto statale di cui all'art. 92, n. 1, del Trattato.

78 Del pari, allorché un aiuto finanziario concesso dalle pubbliche autorità rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti, esso rientra nella sfera d'applicazione dell'art. 92. Risulta dalla giurisprudenza che l'idoneità di un aiuto a rafforzare la posizione concorrenziale dell'impresa beneficiaria è valutata in funzione del vantaggio che le è stato concesso, senza necessità di esaminare i risultati di gestione registrati dai suoi concorrenti (v., in tal senso, sentenze Philip Morris/Commissione, citata, punti 10 e 11, e Belgio/Commissione, citata, punti 22 e 23).

- 79 La seconda fondamentale premessa sulla quale si basa la Commissione per accertare che l'accordo del 1995 non costituisce aiuto statale dev'essere intesa nel senso che l'organizzazione di programmi dettagliati, in quanto questi implicano l'utilizzazione della linea marittima Bilbao-Portsmouth da parte di diversi gruppi di residenti, potrebbe obiettivamente dimostrare che le autorità spagnole hanno un'esigenza effettiva di acquistare dalla Ferries Golfo de Vizcaya un determinato quantitativo di biglietti di viaggio. Tuttavia, come ha già rilevato il Tribunale al precedente punto 76, non risulta dal fascicolo che il quantitativo globale di biglietti di viaggio acquistato dal consiglio provinciale di Biscaglia a titolo dell'accordo del 1995 sia stato fissato in funzione del fabbisogno effettivo. Emerge, al contrario, che per mantenere la prestazione concessa in forza di questo accordo ad un livello equivalente a quello della prestazione prevista dall'accordo iniziale era necessario, tenuto conto della riduzione del prezzo unitario di riferimento, aumentare considerevolmente il numero complessivo di biglietti di viaggio che le pubbliche autorità dovevano acquistare.
- 80 La conclusione secondo cui l'accordo del 1995 non costituisce una normale operazione commerciale è tanto più d'obbligo per il Tribunale per il fatto che, come ha rilevato la ricorrente, le somme versate alla Ferries Golfo de Vizcaya a titolo dell'accordo iniziale, al quale le parti hanno rinunciato a seguito della decisione della Commissione 29 settembre 1993, sono rimaste a disposizione dell'impresa beneficiaria fino a quando la stipulazione di un nuovo accordo le ha consentito di effettuare una compensazione tra i suoi debiti e i suoi crediti nei confronti del consiglio provinciale di Biscaglia.
- 81 Oltretutto, si deve ricordare che gli obiettivi di carattere socioculturale eventualmente perseguiti dalle autorità spagnole non assumono alcuna rilevanza ai fini della qualificazione dell'accordo del 1995 sotto il profilo dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Infatti, risulta da una giurisprudenza costante che l'art. 92, n. 1, non distingue gli interventi a seconda della loro causa o del loro scopo, ma li definisce in funzione dei loro effetti (sentenze Italia/Commissione, citata, punto 27, Francia/Commissione, citata, punto 20, e FFSA e a./Commissione, citata, punto 195). Questi obiettivi vengono nondimeno presi in considerazione dalla Commissione allorché essa, nell'esercizio del potere di esame permanente conferitole dall'art. 93 del Trattato, si pronuncia sulla compatibilità con il mercato comune di una misura già considerata aiuto statale e verifica se tale misura possa giovare di una delle deroghe previste

dall'art. 92, nn. 2 e 3 (v., in tal senso, ordinanza del Tribunale 18 febbraio 1998, causa T-189/97, Comité d'entreprise de la Société française de production e a./Commissione, Racc. pag. II-335, punto 40).

- 82 Alla luce di tutto quanto precede, il Tribunale ritiene che la valutazione della Commissione, secondo la quale l'accordo del 1995 non costituisce aiuto statale, si fonda su un'erronea interpretazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Pertanto, la decisione di chiudere la procedura d'esame avviata nei confronti degli aiuti concessi dalla Ferries Golfo de Vizcaya è inficiata da una violazione di questa disposizione e dev'essere annullata.
- 83 Conseguentemente, non è necessario esaminare gli altri motivi dedotti dalla ricorrente a sostegno del proprio ricorso.

### Sulle spese

- 84 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 Commissione è rimasta soccombente e la ricorrente ha chiesto la condanna della Commissione alle spese, occorre condannare quest'ultima alle spese.
- 85 Ai sensi dell'art. 87, n. 4, primo comma, gli Stati membri intervenuti nella controversia sopportano le loro spese. Ai sensi del terzo comma di quest'ultimo paragrafo, il Tribunale può ordinare che una parte interveniente diversa dagli Stati aderenti all'accordo sullo Spazio economico europeo, dagli Stati membri, dalle istituzioni e dalle autorità di vigilanza dell'Associazione europea di libero scambio sopporti le proprie spese. Il Tribunale ritiene che, nelle circostanze del caso di specie, la parte interveniente Ferries Golfo de Vizcaya deve sopportare le proprie spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Prima Sezione ampliata)

dichiara e statuisce:

- 1) La decisione della Commissione 7 giugno 1995 che chiude la procedura d'esame avviata ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato CE (aiuti a favore di Ferries Golfo de Vizcaya SA), notificata al governo spagnolo l'11 luglio 1995 e pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, è annullata.
- 2) La Commissione è condannata alle spese.
- 3) Il Regno di Spagna e la Ferries Golfo de Vizcaya SA sopporteranno le loro spese.

Vesterdorf

Bellamy

Moura Ramos

Pirrung

Mengozzi

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 28 gennaio 1999.

Il cancelliere

Il presidente

H. Jung

B. Vesterdorf