CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE JEAN MISCHO

presentate l'11 giugno 2002 [1]

1. La Repubblica francese chiede alla Corte l'annullamento della decisione della Commissione del 25 luglio 2001, 2001/882/CE, relativa all'aiuto di Stato cui la Francia ha dato esecuzione sotto forma di aiuto allo sviluppo per il bastimento «Le Levant», costruito da Alstom Leroux Naval e destinato ad essere utilizzato in Saint-Pierre-et-Miquelon [2] (in prosieguo: «la decisione impugnata»).

I — Il contesto giuridico

2. L'art. 4, n. 7, della direttiva del Consiglio 21 dicembre 1990, 90/684/CEE, concernente gli aiuti alla costruzione navale [3], prevede quanto segue:

«[g]li aiuti connessi alla costruzione e alla trasformazione navali, accordati come aiuti allo sviluppo ad un paese in via di sviluppo, non sono soggetti al massimale. Essi possono essere considerati compatibili con il mercato comune purché soddisfino le condizioni all'uopo stabilite dal gruppo di lavoro n. 6 dell'OCSE nell'accordo concernente l'interpretazione degli articoli 6, 7 e 8 dell'accordo di cui al paragrafo 6 del presente articolo nonché nelle clausole aggiuntive o rettificative di tale accordo.

Ogni singolo progetto di aiuto deve essere preventivamente notificato alla Commissione che verifica la specifica finalità di "sviluppo" contenuta nell'aiuto prospettato e si assicura che l'aiuto rientri nel campo di applicazione dell'accordo di cui al primo comma».

II — La decisione impugnata

3. Gli elementi essenziali della decisione impugnata, nei cui punti della motivazione

1 — Lingua originale: il francese.
2 — GU L 327, pag. 37.
3 — GU L 380, pag. 27.

sono riportate le informazioni sui fatti della presente causa, sono presentati come segue:

«La Commissione delle Comunità europee

(...)

considerando quanto segue:

I. Procedimento

1) Alla fine del 1998 la Commissione ha appreso, da un articolo pubblicato nel Lloyds List, che il bastimento "Le Levant", costruito in Francia da Alstom Leroux Naval al prezzo contrattuale di 228,55 milioni di FRF, era stato finanziato mediante aiuti sotto forma di sgravi fiscali concessi agli investitori che hanno finanziato la costruzione della nave. Tali aiuti non erano stati notificati alla Commissione. In risposta alle richieste della Commissione la Francia ha comunicato informazioni con lettera del 12 maggio 1999. Il 4 giugno 1999 la Commissione ha posto ulteriori quesiti cui la Francia ha risposto con lettera del 19 agosto 1999. La Francia ha comunicato osservazioni con lettere del 12 gennaio e del 14 giugno, quest'ultima a commento delle osservazioni presentate dai rappresentanti legali della Compagnie des Îles du Levant (di seguito denominata "CIL") nell'ambito del procedimento. La Commissione ha posto domande complementari con lettera del 26 febbraio 2001 cui la Francia ha risposto con lettere del 30 aprile e dell'11 giugno 2001.

2) Con lettera (...) del 2 dicembre 1999, la Commissione ha comunicato alle autorità francesi la sua decisione di avviare il procedimento ex articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

3) La decisione della Commissione di avvio del procedimento è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee [del 5 febbraio 2000] [4] con l'invito agli interessati a presentare le loro osservazioni sull'aiuto in questione.

(...)

II. Descrizione dettagliata dell'aiuto

5) L'aiuto è stato accordato nel 1996 in occasione dell'acquisto del bastimento

4 — GU C 33, pag. 6.

"Le Levant" da parte di un gruppo di investitori privati che avevano costituito una comproprietà marittima, su iniziativa della [società x]. La nave è stata successivamente noleggiata a CIL, controllata della Compagnie française des Îles du Ponant, registrata a Wallis-et-Futuna. Gli investitori sono stati autorizzati a detrarre i costi di investimento dai loro redditi imponibili. Tali sgravi fiscali [per un valore totale stimato di 78 milioni di FRF] hanno permesso a CIL di operare la nave a condizioni favorevoli. Gli investitori hanno il diritto e l'obbligo di rivendere le loro quote alla [società x] dopo cinque anni, ossia all'inizio del 2004. Anche CIL ha il diritto e l'obbligo di acquistare le quote dalla [società x] ad un prezzo che consenta di ripercuotere il valore dell'aiuto. L'aiuto è stato subordinato all'obbligo che CIL operi la nave per un periodo minimo di cinque anni principalmente sulla rotta da e per Saint-Pierre-et-Miquelon, per 160 giorni all'anno.

(...)

V. Valutazione dell'aiuto

16) L'aiuto accordato in favore della nave in questione deve essere valutato alla luce delle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 7, della direttiva [90/648/CEE], poiché si tratta di un aiuto connesso alla costruzione navale, concesso come aiuto allo sviluppo nel 1996 nell'ambito di un regime d'aiuti (la legge Pons) autorizzato nel 1992.

17) In virtù dell'articolo 4, paragrafo 7, della direttiva [90/648/CEE], gli aiuti accordati come aiuti allo sviluppo ad un paese in via di sviluppo possono essere considerati compatibili con il mercato comune se sono conformi alle disposizioni all'uopo adottate dal gruppo di lavoro n. 6 dell'OCSE nell'accordo concernente l'interpretazione degli articoli 6, 7 e 8 dell'accordo sui crediti all'esportazione di navi o in qualsiasi modifica di detto accordo (di seguito denominate "criteri dell'OCSE"). La Commissione deve verificare la componente "sviluppo" dell'aiuto e assicurarsi che esso rientri nel campo d'applicazione dell'accordo precitato.

(...)

21) Come ha precisato la Commissione avviando il procedimento ex articolo 88, paragrafo 2, il progetto soddisfa i criteri dell'OCSE [relativi in particolare alla bandiera dell'imbarcazione, alla sede del proprietario della stessa, al carattere pubblico dell'aiuto e all'intensità di quest'ultimo].

22) Tuttavia il criterio della componente "sviluppo" non è soddisfatto. L'elemento essenziale è che le stime francesi delle ricadute economiche si basano sull'ipotesi che la nave faccia scalo a Saint-Pierre-et-Miquelon 50 volte per stagione (nei 160 giorni, da fine maggio a inizio ottobre, durante i quali le condizioni climatiche permettono le crociere nella zona) (...).

23) La realtà è però molto diversa. Secondo le informazioni fornite dalle autorità francesi nella lettera del 30 aprile 2001, le crociere il cui programma prevedeva Saint-Pierre-et-Miquelon (come punto di partenza o di destinazione della crociera) sono state 9 nel 1999 e 11 nel 2000. Poiché Saint-Pierre vi figurava o come punto di partenza o come punto di destinazione, ciò significa che nelle due stagioni 1999 e 2000 gli scali nel porto di Saint-Pierre sono stati in totale solo 11 mentre avrebbero dovuto essere 100, secondo le stime iniziali delle autorità francesi.

24) Secondo questa stessa lettera, nel 2001 sono previste 18 crociere in partenza o a destinazione di Saint-Pierre, di cui 5 minicrociere di tipo nuovo con partenza e arrivo a Saint Pierre. Il risultato sarebbe in tutto 12 scali nel porto di Saint-Pierre nel 2001 contro i 50 previsti nei calcoli iniziali.

25) La Commissione, sulla base delle cifre relative agli anni 1999 e 2000, è giunta alla conclusione che le ipotesi su cui si sono basati i calcoli delle ricadute economiche per Saint-Pierre-et-Miquelon erano false. Pertanto ha ricalcolato le ricadute economiche scontate, in base alle cifre francesi, ma tenendo conto del numero molto inferiore di scali.

26) Quanto agli effetti economici diretti, le autorità francesi hanno stimato che le spese connesse all'operazione della nave si elevassero a 10,8 milioni di FRF all'anno. Le spese effettuate in loco dai passeggeri sono valutate a 1,2 milioni di FRF all'anno. In entrambi i casi i dati sono basati su 50 scali all'anno. Orbene, come è stato già detto, la nave ha fatto scalo nel porto soltanto 5,5 volte all'anno nel 1999 e nel 2000 e gli scali previsti per l'anno in corso sono 12.

27) Tenendo conto della natura delle ricadute economiche previste nei calcoli (prodotti alimentari, materiale, tasse portuali, ecc.), si può supporre che queste siano proporzionali al numero

di scali. I calcoli le valutano a 12 milioni di FRF all'anno, sulla base di 50 scali. Supponendo che i calcoli economici dell'impatto degli scali fatti dalla Francia siano esatti e tenuto conto del numero di scali effettuati nel 1999 e nel 2000, le ricadute per l'arcipelago sarebbero di 5,5/50 ossia l'11% delle stime iniziali. Per il 2001 ammonterebbero a 12/50 o al 24% delle stime iniziali.

28) Per ognuno di questi ultimi due anni, le ricadute effettive sarebbero quindi state pari all'11% di 12 milioni di FRF, ossia 1,32 milioni di FRF. Secondo le autorità francesi durante ognuno di questi due anni si sono imbarcati o sono sbarcati a Saint-Pierre circa 760 passeggeri. L'ipotesi di ricadute economiche di 1,32 milioni di FRF, comporterebbe una spesa di 1700 FRF a persona, cifra ragionevole tenuto conto del fatto che i passeggeri trascorrono sull'arcipelago verosimilmente non più di una notte prima o dopo la crociera.

29) Per il 2001 le ricadute possono essere valutate al 24% di 12 milioni di FRF, pari a 2,88 milioni di FRF. Per i due anni successivi non è noto il programma delle crociere. Applicando, per ipotesi, la cifra per il 2001, si otterrebbero ricadute economiche totali per Saint-Pierre-et-Miquelon, nell'arco di 5 anni dal 1999 al 2003, di 1,32 + 1,32 + 3*(2,88) = 11,28 milioni di FRF. Il valore totale dell'aiuto, che è di 78 milioni di FRF, è pertanto quasi 7 volte superiore alle ricadute economiche per l'arcipelago.

30) Per quanto riguarda l'occupazione diretta, le autorità francesi hanno affermato che verrebbero assunti in priorità residenti di Saint-Pierre-et-Miquelon per i 55 posti di membro d'equipaggio. Ma la sola informazione fornita è che 4 ex pescatori dell'arcipelago hanno seguito una idonea formazione. È pertanto presumibile che tra i membri dell'equipaggio non vi siano molti cittadini dell'arcipelago.

31) Le affermazioni secondo cui lo sviluppo delle infrastrutture e l'eventuale arrivo nell'arcipelago di altri operatori sul mercato delle crociere potrebbero portare altre ricadute indirette non sono state quantificate e probabilmente non possono esserlo. Inoltre non riguardano direttamente l'aspetto "sviluppo" di questo progetto specifico né il problema della proporzionalità dell'aiuto versato. Non occorre quindi

tenerne conto ai fini della presente valutazione.

32) Infine la Commissione non può accettare l'argomento delle autorità francesi secondo cui occorrerebbe prendere in considerazione un periodo superiore ai cinque anni previsti, dato che non esiste alcun obbligo per CIL di continuare ad operare la nave da o per Saint-Pierre-et-Miquelon dopo tale periodo.

33) Sulla base degli elementi sopra esposti la Commissione è pervenuta alla conclusione che non aveva potuto essere accertato che il progetto fosse davvero un progetto di sviluppo. Le pretese ricadute in termini di creazione di occupazione diretta non sono state dimostrate né si basano su ipotesi realistiche. Inoltre sono nettamente inferiori all'aiuto assegnato, il che dimostra l'assenza di proporzionalità fra l'aiuto e l'impatto economico previsto.

34) La Commissione constata che la Francia ha illegalmente posto in esecuzione l'aiuto in questione violando l'articolo 88, paragrafo 3 del trattato. L'aiuto non è conforme alla direttiva sulla costruzione navale ed è quindi incompatibile con il mercato comune.

Pertanto deve essere ricuperato con gli interessi.

(...)

Ha adottato la presente decisione:

Articolo 1

L'aiuto di Stato cui la Francia ha dato esecuzione sotto forma di sgravi fiscali e come aiuto allo sviluppo per il bastimento "Le Levant" costruito da Alstom Leroux Naval e destinato ad essere utilizzato nel territorio francese di Saint-Pierre-et-Miquelon non può essere considerato un vero e proprio aiuto allo sviluppo ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7 della direttiva [90/684/CEE] ed è quindi incompatibile con il mercato comune.

Articolo 2

1. La Francia adotta tutte le misure necessarie per interrompere il versamento dell'aiuto di cui all'articolo 1 illegalmente

accordato al beneficiario e ricuperarlo dagli investitori, che sono i beneficiari diretti dell'aiuto e attuali proprietari del bastimento.

2. Il ricupero deve essere immediato e avvenire conformemente alle disposizioni di diritto nazionale purché permettano l'esecuzione immediata ed effettiva della presente decisione. Gli aiuti da ricuperare comprendono gli interessi decorrenti dalla data alla quale sono stati messi a disposizione dei beneficiari fino alla data del loro ricupero. Gli interessi sono calcolati sulla base del tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'equivalente sovvenzione nell'ambito degli aiuti a finalità regionale.

(...)».

III — Il ricorso

4. Con ricorso proposto l'8 ottobre 2001, la Repubblica francese chiede alla Corte d'annullare la decisione impugnata e di condannare la Commissione alle spese.

5. La Commissione conclude che la Corte voglia respingere il ricorso in quanto infondato, e condannare la Repubblica francese alle spese.

IV — Analisi

6. Il governo francese deduce un solo motivo, relativo alla valutazione della componente «sviluppo» dell'aiuto di cui trattasi, ritenendo che la Commissione abbia negato *la qualifica di aiuto allo sviluppo* a causa di errori di fatto, di diritto e di manifesti errori di valutazione che dovrebbero comportare l'annullamento della decisione impugnata.

7. Il governo francese ammette che la Corte ha riconosciuto alla Commissione un potere discrezionale in materia. Esso si riferisce, a tal riguardo, alla sentenza 5 ottobre 1994, Germania/Commissione [5], nella quale la Corte ha dichiarato, al punto 20, che

«[I]n primo luogo, l' art. 4, n. 7, [della direttiva 90/684/CEE,] nel prevedere che gli aiuti di cui trattasi "possano" essere considerati compatibili con il mercato comune,

5 — Causa C-400/92 (Racc. pag. I-4701).

ove siano conformi alle disposizioni del citato accordo OCSE, attribuisce alla Commissione un potere discrezionale. D' altronde, ai sensi del secondo comma della norma, spetta alla Commissione non soltanto controllare la compatibilità dell'aiuto con i criteri OCSE, bensì anche verificare la specifica finalità di "sviluppo" dell'aiuto prospettato».

8. Il governo francese ritiene tuttavia che la Commissione abbia ecceduto i limiti di detto potere e in sostanza sviluppa quattro argomenti a sostegno del proprio motivo.

In ordine al primo argomento

9. In primo luogo, il governo francese sostiene che gli obiettivi in materia di creazione di occupazione sono stati effettivamente raggiunti. La Commissione avrebbe erroneamente ritenuto che solo quattro ex pescatori avrebbero ricevuto una formazione per lavorare sulla nave e che fra i membri dell'equipaggio non vi fossero molti cittadini dell'arcipelago.

10. Secondo il governo francese, diciassette membri dell'equipaggio sono stati assunti nelle Antille e dodici a Saint-Pierre-et-Miquelon. Il personale destinato permanentemente all'imbarcazione sarebbe quindi conforme alle previsioni (cinquantacinque posti di lavoro) e undici posti sono stati creati ai fini dell'armamento in luogo dei cinque previsti.

11. La Commissione sostiene che la tesi del governo francese di aver effettivamente raggiunto gli obiettivi in materia di occupazione è manifestamente infondata poiché è totalmente contraddetta dai fatti e dai dati del caso in questione.

12. La Commissione fa riferimento a varie lettere che essa ha ricevuto da parte delle autorità francesi in risposta alle proprie richieste d'informazioni, e fa valere che da esse risulta quanto segue:

— la nave «Le Levant» è dotata di un equipaggio di cinquantacinque persone, di cui dieci ufficiali, otto marinai e trentasette addetti che assicurano i servizi alberghieri, di ristorazione e di animazione;

— la condizione inerente all'operatività sotto bandiera francese implica nella

fattispecie che il capitano, gli ufficiali di vascello e i meccanici devono essere francesi, e l'equipaggio è composto per almeno la metà da marinai francesi;

— se l'obbligo di impiegare cittadini francesi dovuto dalla condizione relativa alla bandiera non consente di assicurare che questi ultimi provengano da Saint-Pierre-et-Miquelon, vi è l'impegno dell'armatore ad accordare la preferenza ai cittadini di Saint-Pierre-et-Miquelon e, per tale motivo, quest'ultimo partecipa al piano di riconversione dei lavoratori licenziati del settore della pesca (quattro marinai starebbero seguendo un'idonea formazione per prender servizio sul «Levant»);

— gli undici o dodici posti di lavoro indiretti creati a terra consistono in lavori a tempo parziale relativi alle mansioni di accoglienza e ai trasferimenti.

13. La Commissione sostiene che la constatazione da essa effettuata al punto 37 della decisione impugnata è conforme agli elementi forniti dalle autorità francesi nel corso del procedimento precontenzioso.

14. La Commissione rileva che la tesi addotta nel ricorso, secondo la quale dodici membri dell'equipaggio sarebbero stati assunti a Saint-Pierre-et-Miquelon, non risulta dalle informazioni fornite alla Commissione nel corso del procedimento amministrativo. Tali fatti, che fra l'altro non sono suffragati dai documenti a sostegno del ricorso, dovrebbero dunque essere considerati alla stregua di nuovi fatti dei quali, pertanto, il governo francese non può valersi dinanzi alla Corte.

15. La Commissione aggiunge che l'argomento del governo francese secondo cui diciassette membri dell'equipaggio sarebbero stati assunti nelle Antille è irrilevante nell'ambito di una pratica in cui la componente «sviluppo» è stata costantemente presentata come orientata unicamente allo sviluppo di Saint-Pierre-et-Miquelon, escludendo tutti gli altri paesi ammissibili ai sensi della direttiva 90/684/CEE.

16. Nella sua replica il governo francese ammette che la Commissione non è stata informata in tempo reale dell'origine delle assunzioni effettuate dopo la propria lettera del 12 maggio 1999, nella quale si indicava che quattro marinai pescatori stavano effettuando corsi di formazione.

17. Il governo francese conferma, tuttavia, che dodici membri dell'equipaggio sono stati effettivamente assunti a Saint-Pierre-

et-Miquelon e precisa che nell'elenco dei membri dell'equipaggio nel 1999, 2000 e 2001 compaiono quattordici persone che abitano nell'arcipelago, ai quali bisogna aggiungere undici o dodici posti di lavoro a tempo parziale a terra.

18. Poiché il governo francese riconosce esso stesso che gli elementi di fatto sui quali si fonda il suo primo argomento non sono stati comunicati alla Commissione nel corso del procedimento precontenzioso previsto dall'art. 88 CE, ritengo che l'argomento di detto governo non possa essere accolto.

19. Infatti, come la Corte ha precisato al punto 34 della sentenza del 5 ottobre 2000, Germania/Commissione [6], «(...) si deve ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, la legittimità di una decisione in materia di aiuti dev'essere valutata alla luce delle informazioni di cui poteva disporre la Commissione quando l'ha adottata (...)» [7].

20. Ne consegue che, per impugnare una decisione della Commissione in materia di aiuti, uno Stato membro non può valersi di elementi di fatto che non sono stati dedotti durante il procedimento precontenzioso previsto all'art. 88 CE [8].

21. Il governo francese aggiunge inoltre che l'obbligo di recuperare gli aiuti dichiarati incompatibili con il mercato comune, che discende dalla decisione impugnata, è tale da rimettere in causa l'utilizzo dell'imbarcazione e la continuità dei posti di lavoro locali.

22. Riguardo a ciò, è sufficiente osservare che l'argomento del governo francese verte su pretese difficoltà nel recuperare l'aiuto. Orbene, tali difficoltà, a condizione che rendano assolutamente impossibile la corretta esecuzione della decisione, costituiscono un mezzo difensivo che può essere opposto da uno Stato membro contro il ricorso per inadempimento proposto dalla Commissione sulla base dell'art. 88, n. 2, CE [9].

6 — Causa C-288/96 (Racc. pag. I-8237).

7 — V. anche sentenze 10 luglio 1986, causa 234/84, Belgio/Commissione (Racc. pag. 2263, punto 16), e 26 settembre 1996, causa C-241/94, Francia/Commissione (Racc. pag. I-4551, punto 33).

8 — Sentenza 14 settembre 1994, cause riunite da C-278/92 a C-280/92, Spagna/Commissione (Racc. pag. I-4103): «(...) Il Regno di Spagna non può giovarsi di tale circostanza perché essa non è stata fatta valere nella procedimento precontenzioso di cui all'art. 93 del Trattato, ma solo e per la prima volta nel ricorso [punto 31]».

9 — Sentenze 4 aprile 1995, causa C-350/93, Commissione/Italia (Racc. pag. I-699, punto 16); 27 giugno 2000, causa C-404/97, Commissione/Portogallo (Racc. pag. I-4897, punto 39), e 22 marzo 2001, causa C-261/99, Commissione/Francia (Racc. pag. I-2537, punto 23).

23. Per contro, le stesse difficoltà non possono pregiudicare la validità di una decisione in materia di aiuti di Stato, che è ciò di cui si tratta nell'ambito della presente causa. Infatti, una decisione non è illecita per il solo fatto di essere difficile da eseguire.

24. Ritengo pertanto che il primo argomento dedotto dal governo francese sia infondato.

In ordine al secondo argomento

25. In secondo luogo, il governo francese contesta la valutazione effettuata dalla Commissione per quanto riguarda le ricadute economiche.

26. In particolare, nel ricorso il governo francese ritiene che la Commissione non potesse valutare il ritorno economico dell'aiuto sul periodo 2001-2003 determinandolo in base ad una estrapolazione dei risultati accertati per gli anni 1999 e 2000, senza con ciò incorrere in un errore di diritto, tanto più che i due primi esercizi sono stati pregiudicati da avarie tecniche della nave.

27. In relazione a ciò, la Commissione risponde nel controricorso che tale pretesa si basa su una lettura chiaramente erronea della decisione impugnata.

28. Infatti, il calcolo della Commissione non si baserebbe sui risultati degli anni 1999 e 2000, ma su quelli dell'anno 2001. A questo riguardo, la Commissione si è espressa nei seguenti termini:

«Prendendo in considerazione i calcoli fatti dalle autorità francesi (che si basano sull'ipotesi che la nave faccia scalo a Saint-Pierre-et-Miquelon 50 volte per stagione — v. il punto 22), la decisione controversa constata che, nel corso delle stagioni 1999 — 2000 gli scali nel porto di Saint-Pierre sono stati in totale solo 11 mentre avrebbero dovuto essere 100, secondo le stime iniziali (v. il punto 23), e 12 sono gli scali previsti nel 2001 (v. il punto 24). Su tale base, la decisione controversa stima che le ricadute economiche effettive per ciascuno degli anni 1999 e 2000 siano pari a 1,32 milioni di FRF (v. il

punto 28) e per l'anno 2001 a 2,88 milioni di FRF. Di conseguenza, la decisione controversa osserva:

"29) Per il 2001 le ricadute possono essere valutate al 24% di 12 milioni di FRF, pari a 2,88 milioni di FRF. *Per i due anni successivi* [per gli anni *2002 e 2003*] non è noto il programma delle crociere. *Applicando, per ipotesi, la cifra per il 2001*, si otterrebbero ricadute economiche totali per Saint-Pierre-et-Miquelon, nell'arco di 5 anni dal 1999 al 2003, di 1,32 + 1,32 + 3*(2,88) = 11,28 milioni di FRF. Il valore totale dell'aiuto, che è di 78 milioni di FRF, è pertanto quasi 7 volte superiore alle ricadute economiche per l'arcipelago"» [10].

29. Risulta dunque incontestabilmente dal punto 29 della decisione impugnata che la Commissione, in mancanza d'informazioni sul programma delle crociere per gli anni 2002 e 2003, ha applicato a tali anni in via d'ipotesi la cifra prevista per il 2001 e non le cifre relative al 1999 e al 2000.

30. Aderisco pertanto alla posizione della Commissione, secondo la quale l'argomento del governo francese relativo all'estrapolazione si basa su una lettura erronea della decisione impugnata.

31. Il governo francese, peraltro, non ritorna sulla censura relativa all'estrapolazione, nella propria replica.

32. In quest'ultima, in compenso, fa osservare che la cifra di 100 scali nel corso degli anni 1999 e 2000 non deriva da un'indicazione propria, ma della Commissione. Il governo francese si sarebbe limitato a far riferimento, in una lettera inviata alla Commissione il 12 maggio 1999, a 50 approdi, e precisa che ciascuno scalo comporta due approdi, uno all'arrivo e uno alla partenza della nave.

33. La Commissione ritiene che questo argomento sia infondato e in ogni caso irricevibile. Essa rileva che, in una lettera del 12 maggio 1999, le autorità francesi menzionano, fra le spese relative all'utilizzo della nave, delle «spese di scalo (50 approdi)» che ammontavano a FRF 750 000.

34. Quanto alla tesi del governo francese secondo cui ciascuno scalo comporterebbe due approdi, esposta nella memoria di replica, la Commissione sostiene che essa è contraria al concetto di scalo quale si deduce dalle definizioni date nei dizionari di lingua francese. Essa afferma che i termini «scalo» e «approdo» sono sinonimi, di modo che uno scalo costituisce un «approdo» e non due.

10 — Il corsivo è nel testo originale.

35. Per di più, la definizione propugnata dal governo francese non sarebbe stata esposta in alcuna delle fasi della procedura che ha condotto all'adozione della decisone controversa, sebbene la Commissione avesse chiaramente dimostrato, durante tutta la fase istruttoria, l'importanza che essa dava al numero di scali. La definizione proposta sarebbe quindi irricevibile.

36. A mio parere, come osserva giustamente la Commissione, la contestazione del governo francese fondata su un preteso errore nella cifra di 100 scali nel corso degli anni 1999 e 2000, così come appare nel punto 23 della decisione impugnata, è irricevibile.

37. Infatti, tale censura è stata sollevata per la prima volta solo nella replica. D'altro canto, essa non potrebbe essere considerata come uno sviluppo della censura relativa all'estrapolazione che il governo francese aveva dedotto nel ricorso. Infatti, il governo francese non rimette in causa nel ricorso — come invece fa nella replica — il numero di scali previsti per il 1999 e il 2000 che la Commissione ha riportato al punto 23 della decisione impugnata, ma si è limitato a indicare — in modo erroneo, come si è appena visto — che le cifre relative alle ricadute economiche nel 1999 e nel 2000 non potrebbero essere poste a fondamento del calcolo delle ricadute economiche per gli anni 2002 e 2003.

38. Ad ogni modo, la censura relativa al numero di scali nel 1999 e nel 2000 è infondata.

39. Con tale censura, il governo francese in sostanza contesta alla Commissione di aver sovrastimato, nella decisione impugnata, il numero di scali previsti per il 1999 e il 2000, basandosi su un'interpretazione erronea di una cifra comunicata dal governo francese nella lettera del 12 maggio 1999.

40. Occorre ricordare che in detta lettera il governo francese ha fatto riferimento a un numero previsto di 50 «approdi» (all'anno). Come risulta dal punto 23 della decisione impugnata, la Commissione ha interpretato i suddetti 50 «approdi» come equivalenti a 50 «scali» all'anno, ossia a 100 scali per gli anni 1999-2000.

41. L'argomento del governo francese addotto nella fase della replica, equivale a dire che la Commissione non avrebbe dovuto basarsi su una previsione di 50 scali all'anno, ma su di una di soli 25 scali

all'anno, giacché ciascun scalo comporta, secondo il governo francese, due approdi.

42. Orbene, a tal riguardo è sufficiente a mio parere osservare che la Commissione non ha commesso alcun errore nell'aver interpretato i 50 «approdi» menzionati dal governo francese attribuendo loro il significato di 50 «scali». Come osserva giustamente la Commissione, non vi è infatti alcuna ragione linguistica o di altro genere che impedisca di considerare il termine «approdo» come sinonimo di «scalo».

43. Pertanto, se il governo francese avesse nondimeno voluto fondarsi sull'interpretazione, a dir poco inusuale, secondo la quale ciascuno scalo comporterebbe due approdi, avrebbe dovuto informare di ciò la Commissione durante il procedimento precontenzioso. Non avendolo fatto, nel quadro del presente procedimento non potrebbe addebitare alla Commissione di aver considerato il termine «approdo» come sinonimo di «scalo».

44. Nella sua replica, il governo francese fa ancora osservare che gli ultimi risultati disponibili rivelano che i ritorni economici dell'aiuto hanno raggiunto l'importo di EUR 492 000 nel 1999, 349.000 euro nel 2000 e EUR 821 000 nel 2001, ossia più di EUR 1 600 000 nell'arco dei primi tre anni di utilizzo della nave.

45. La Commissione replica affermando che si tratta di dati posteriori alla decisione impugnata e pertanto sono da ritenersi irricevibili.

46. Ad ogni modo, la Commissione respinge la pertinenza delle nuove cifre, che non sono spiegate né giustificate in alcun modo, e dubita della coerenza fra gli ultimi risultati presentati sui pretesi ritorni economici e il numero di crociere effettuate nei tre anni considerati (undici nel 1999, nove nel 2000 e dodici nel 2001).

47. La Commissione rileva inoltre che la produzione di tali cifre e in particolare di quella relativa all'anno 2001, presentata nella memoria di replica del 31 gennaio 2002, sembra indicare che era possibile avere dati numerici un mese dopo la fine dell'esercizio. Tuttavia, per quanto riguarda gli anni 1999 e 2000, la Commissione mette in evidenza che il governo francese non aveva comunicato dette informazioni nel corso del procedimento amministrativo.

48. A questo riguardo, a mio parere è pure sufficiente osservare che «gli ultimi risultati disponibili» citati dal governo francese nella replica, non erano noti alla Commissione alla data dell'adozione della decisione impugnata.

49. Pertanto, tali cifre non possono pregiudicare la legittimità della decisione impugnata. Infatti, come si è constatato, la suddetta legittimità deve essere valutata in funzione degli elementi informativi dei quali la Commissione poteva disporre al momento in cui essa ha emanato la decisione impugnata.

50. Nell'ambito del secondo argomento, il governo francese menziona inoltre l'aumento della frequentazione turistica e l'effetto-trascinamento indotto dalla nave «Le Levant».

51. Sono tuttavia del parere che tali informazioni non pregiudichino la validità delle constatazioni effettuate dalla Commissione al punto 31 della decisione impugnata, secondo cui le ricadute indirette sullo sviluppo delle infrastrutture e l'eventuale arrivo di altri operatori sul mercato delle crociere non sono stati quantificati e non riguardano direttamente l'aspetto «sviluppo» di questo specifico progetto.

52. Infine il governo francese sostiene che la Commissione non ha rimesso in discussione progetti simili in un territorio d'Oltremare, come attesta la sua decisione del 30 marzo 1999 relativa alla nave «Renaissance», utilizzata nella Polinesia francese.

53. La Commissione risponde che il fatto di aver accettato, in passato, altri progetti della stessa natura che interessavano dei territori d'Oltremare, non ha incidenza sull'aiuto controverso. Ciò dimostrerebbe semplicemente che la Commissione, purché siano osservate le condizioni previste dall'art. 4, n. 7, della direttiva 90/684/CEE, non è a priori ostile a tale tipo di aiuto.

54. In proposito, è sufficiente osservare che il governo francese non dimostra in concreto che il caso del «Levant» e quello del «Renaissance» costituiscano due fattispecie identiche che avrebbero ricevuto un trattamento diverso da parte della Commissione.

55. Dalle considerazioni suesposte si ricava che il secondo argomento invocato dal governo francese è infondato.

In ordine al terzo argomento

56. In terzo luogo, il governo francese sostiene, nel ricorso, che è inesatto asserire che le stime sulle ricadute economiche si basassero sull'ipotesi di 160 giorni all'anno trascorsi dalla nave in questione nella zona di Saint-Pierre-et-Miquelon, e sottolinea che l'impegno iniziale a tal proposito verteva solo su 130 giorni all'anno. Orbene, tale obiettivo sarebbe stato superato nel 2001 (135 giorni) e pressoché raggiunto sia nel 1999 (121 giorni), sia nel 2000 (119 giorni).

57. La Commissione sostiene che tale argomento è contraddetto dai fatti e dai dati del caso di specie e si basa su una lettura erronea della decisione impugnata.

58. La Commissione fa valere che i soli elementi forniti a tal riguardo dalle autorità francesi nell'ambito della fase istruttoria che ha condotto all'adozione della decisione impugnata sono quelli rinvenibili nelle lettere delle autorità suddette del 12 maggio 1999 e del 14 giugno 2000, nelle quali si menziona espressamente e unicamente un utilizzo della nave per 160 giorni all'anno.

59. Secondo la Commissione, ne consegue che la constatazione da essa formulata al punto 22 della decisione impugnata è esente da errori di fatto.

60. La Commissione aggiunge inoltre che l'affermazione contenuta nel ricorso secondo cui la nave avrebbe trascorso nella suddetta zona 121 giorni nel 1999, 119 giorni nel 2000 e 135 giorni nel 2001, non risulta in alcun modo dalle informazioni fornite alla Commissione durante il procedimento amministrativo. Dunque, secondo la Commissione, anche i pretesi dati di cui trattasi, che peraltro non sono suffragati da alcunché, costituiscono un fatto nuovo di cui il governo francese non può valersi dinanzi alla Corte.

61. Nella replica, il governo francese riconosce che il riferimento a 160 giorni è erroneo e costituisce un errore materiale, per il quale prega la Commissione e la Corte di scusarlo, e precisa che si tratta in effetti di un periodo che va da 120 a 130 giorni, corrispondente al periodo di utilizzazione da fine maggio all'inizio di ottobre.

62. Nella controreplica, la Commissione prende atto che il governo francese ammette di aver fatto riferimento a 160 giorni invece che a 130 e in compenso

respinge la scusa suddetta, è cioè che si tratterebbe di un errore materiale.

63. A questo proposito, è sufficiente osservare che il governo francese riconosce esso stesso di aver informato la Commissione circa l'utilizzazione della nave per 160 giorni all'anno.

64. Sembra poco probabile che si trattasse di un semplice errore materiale, dal momento che la stessa cifra in questione è stata citata a due riprese, e cioè nelle lettere del 12 maggio 1999 e del 14 giugno 2000.

65. D'altra parte, come osservato dalla Commissione, la lettera del 12 maggio 1999 riferisce che «l'utilizzazione della nave a partire da Saint-Pierre-et-Miquelon si effettuerà per circa 160 giorni all'anno, dall'inizio di giugno *alla fine di ottobre*» [11]. I cinque mesi tra l'inizio di giugno e la fine di ottobre corrispondono proprio ad un periodo di 160 giorni.

66. Sono dunque del parere che il governo francese non abbia dimostrato che la Commissione avrebbe commesso un errore prendendo in considerazione la cifra di 160 giorni al punto 22 della decisione impugnata. Pertanto il terzo argomento del medesimo è infondato.

In ordine al quarto argomento

67. In quarto luogo, il governo francese fa valere che, anche se il ritorno economico fosse inferiore all'importo dell'aiuto, occorrerebbe valutare ancora tale ritorno nel contesto dell'arcipelago, e in particolare delle dimensioni e delle potenzialità economiche del medesimo.

68. A tale scopo, il governo francese sostiene che la situazione economica si è deteriorata a causa del declino della pesca e del rallentamento degli investimenti nel settore dell'edilizia e dei lavori pubblici. La situazione finanziaria della collettività territoriale di Saint-Pierre-et-Miquelon presenterebbe serie difficoltà. L'aiuto in questione sarebbe tanto più importante, in una situazione simile.

69. A sostegno della propria tesi, il governo francese fa valere che, secondo l'analisi effettuata dall'Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer, l'anno 2000 è stato, al pari del precedente, dominato da problemi di riconversione e di diversifica-

11 — Il corsivo è mio.

zione economica. Tale asserzione sarebbe corroborata dall'elenco allegato alla decisione di associazione dei Paesi e Territori d'Oltremare (PTOM) alla Comunità europea del 27 novembre 2001 [12], e dal Fondo europeo di sviluppo, che collocano Saint-Pierre-et-Miquelon fra i PTOM considerati meno sviluppati.

70. La Commissione ricorda che l'analisi riportata nella decisione impugnata tiene conto dei dati forniti dalle autorità francesi sull'occupazione e sulle ricadute economiche dirette dell'utilizzo della nave.

71. La Commissione peraltro nota che, al punto 29 della decisione impugnata, essa aveva messo in relazione le ricadute economiche con la popolazione dell'arcipelago e che da ciò risultava un rapporto di FRF 1 735 per abitante nell'arco di cinque anni, ossia una media annuale di FRF 347. Tale dato è da mettere a confronto con le valutazioni delle autorità francesi contenute nella loro lettera del 27 aprile 2001, le quali facevano riferimento a una cifra di circa FRF 300 per abitante. Lo stesso dato deve essere raffrontato al Prodotto Interno Lordo (PIL) pro-capite di Saint-Pierre-et-Miquelon, e cioè FRF 66 930, che colloca l'arcipelago nel primo quarto dei paesi più «ricchi» fra i paesi ricompresi nella lista del Programma delle Nazioni Unite per lo sviluppo.

72. La Commissione sostiene che la relazione dell'Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer, citato dalle autorità francesi, non è stato menzionato nel corso del procedimento amministrativo e, in ogni caso, non è atta a pregiudicare la propria valutazione sulle ricadute economiche dell'aiuto. Essa cita altri passaggi di detta relazione che attenuano il quadro presentato dal governo francese.

73. Che cosa si deve pensare di questo argomento del governo francese?

74. Quest'ultimo addebita alla Commissione di non aver sufficientemente tenuto conto, nel valutare le ricadute economiche, delle dimensioni e delle potenzialità economiche dell'arcipelago.

75. In concreto, tuttavia, il governo francese non spiega in quale maniera, anche ammettendo che la Commissione non abbia tenuto conto di tali elementi — circostanza che quest'ultima contesta — la valutazione da essa effettuata sulle ricadute economiche ne sarebbe pregiudicata.

12 — GU L 314, pag. 25.

76. Il governo francese si limita, infatti, a descrivere le serie difficoltà, da un punto di vista economico e finanziario, alle quali si trova a confrontarsi la collettività territoriale di Saint-Pierre-et-Miquelon.

77. Orbene, così come osservato giustamente dalla Commissione, tali rilevanti difficoltà non sono sufficienti a far sì che aiuti connessi alla costruzione e alla trasformazione navali possano essere qualificati come «aiuti allo sviluppo a un paese in via di sviluppo» ai sensi dell'art. 4, n. 7, della direttiva 90/684/CEE.

78. Infatti, occorre non soltanto che il paese in questione si trovi in una situazione che necessita uno sviluppo, ma anche che gli aiuti a cui ci si riferisce contribuiscano effettivamente a tale sviluppo.

79. Orbene, la decisione impugnata si basa sul fatto che manca il secondo elemento, come risulta chiaramente dal punto 33, ove si legge quanto segue:

«Sulla base degli elementi sopra esposti la Commissione è pervenuta alla conclusione che non aveva potuto essere accertato che il progetto fosse davvero un progetto di sviluppo. Le pretese ricadute in termini di creazione di occupazione diretta non sono state dimostrate né si basano su ipotesi realistiche. Inoltre sono nettamente inferiori all'aiuto assegnato, il che dimostra l'assenza di proporzionalità fra l'aiuto e l'impatto economico previsto».

80. A mio parere ne consegue che il governo francese, essendosi limitato a indicare che Saint-Pierre-et-Miquelon si trova in una situazione difficile da un punto di vista economico e finanziario, non dimostra ancora che l'aiuto in questione debba essere qualificato come «aiuto allo sviluppo» ai sensi dell'art, 4, n. 7, della direttiva 90/684/CEE o che la Commissione, basandosi sull'assenza di effetti reali dell'aiuto sullo sviluppo di detto arcipelago, sia incorsa in un errore di valutazione.

81. Pertanto, il quarto argomento invocato dal governo francese mi pare anch'esso infondato.

V — Conclusione

82. Alla luce delle considerazioni suesposte, propongo di:

— respingere il ricorso;

— condannare la Repubblica francese alle spese.