DECISIONE (UE) 2025/2453 DELLA COMMISSIONE

del 26 novembre 2024

riguardante il caso SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) – Francia – Collegamenti marittimi con la Corsica (2023-2030)

[notificata con il numero C(2024) 8473]

(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato le parti interessate a presentare osservazioni conformemente a tali articoli ([1]) e viste dette osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

1.1. Fase di pre-notifica

(1) Con lettera del 17 gennaio 2022, le autorità francesi hanno informato la Commissione che l'Office des transports de la Corse (in prosieguo «**OTC**») aveva intrapreso iniziative per stabilire l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico relativa ai collegamenti marittimi tra la Corsica e la Francia continentale. Il 19 gennaio 2022 la Commissione ha avviato una procedura di pre-notifica, registrata con il numero SA.101557. Le autorità francesi hanno comunicato le loro prime osservazioni alla Commissione con lettere del 19, 25 e 27 gennaio 2022.

(2) Con lettere e messaggi di posta elettronica del 4 e 15 febbraio e 22 marzo 2022, la Commissione ha chiesto informazioni supplementari alle autorità francesi, le quali hanno trasmesso le loro risposte il 15 febbraio nonché il 7 e 31 marzo 2022.

(3) Con lettere del 15 marzo, 8 aprile e 19 e 20 maggio 2022, le autorità francesi hanno informato la Commissione della loro intenzione di aggiudicare cinque convenzioni di concessione di servizio pubblico, per una durata di otto anni (2023-2030), riguardanti la prestazione di servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri tra il porto di Marsiglia e ciascuno dei cinque porti corsi di Ajaccio, Bastia, Porto Vecchio, Propriano e L'Île-Rousse («**CCSP**» o «**misure**»).

(4) Con lettere e messaggi di posta elettronica del 20 aprile, 30 maggio, 12 luglio, 11 agosto, 3, 18, 21, 23 e 30 novembre nonché 1° e 2 dicembre 2022, la Commissione ha chiesto informazioni supplementari alle autorità francesi, le quali hanno presentato le loro risposte con lettere e messaggi di posta elettronica del 7 e 22 giugno, 22 e 27 luglio, 10, 13 e 14 ottobre, 8, 10, 11, 17, 22, 24, 25 e 30 novembre, 1° e 2 dicembre 2022.

(5) Durante la fase di pre-notifica, la Commissione e le autorità francesi hanno tenuto riunioni nei giorni 1°, 17 e 22 febbraio, 18 marzo, 5 aprile, 28 giugno, 11 luglio, 15, 21 e 30 novembre 2022. Al fine di preparare tali riunioni o in seguito ad esse, le autorità francesi hanno fornito informazioni supplementari il 21 febbraio, 22 marzo e 12 luglio 2022.

([1]) GU C, C/2024/2266, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

(6) Allo stesso tempo, la Commissione ha ricevuto informazioni di carattere generale da una terza parte il 14 aprile, 17, 21, 22 e 30 giugno, 25 luglio, 2 e 30 settembre, 5 e 26 ottobre e 2 dicembre 2022 nonché il 30 e 31 gennaio 2023.

1.2. Notifica delle misure da parte delle autorità francesi e denuncia di Corsica Ferries

(7) Il 27 dicembre 2022 le autorità francesi hanno comunicato le CCSP alla Commissione per via elettronica. Poiché tale notifica era incompleta, il 16 febbraio 2023 la Commissione ha chiesto informazioni integrative alle autorità francesi, le quali hanno integrato la loro notifica con i messaggi di posta elettronica del 5 aprile e 2 maggio 2023.

(8) Il 23 marzo 2023 la società Corsica Ferries ha presentato una denuncia formale alla Commissione per contestare la legalità e la compatibilità delle misure alla luce, in particolare, della normativa in materia di aiuti di Stato.

(9) La Commissione ha trasmesso tale denuncia alle autorità francesi e ha chiesto informazioni supplementari l'11 aprile e il 5 giugno 2023. Le autorità francesi hanno fornito le proprie osservazioni sulla denuncia e informazioni supplementari il 28 giugno, 28 luglio e 27 ottobre 2023.

(10) Corsica Ferries ha inoltre fornito informazioni supplementari sulla propria denuncia con messaggi di posta elettronica del 13 ottobre e 20 dicembre 2023. Il 21 dicembre 2023 la Commissione ha trasmesso tali informazioni supplementari alle autorità francesi, cui queste ultime hanno dato seguito con messaggio di posta elettronica del 6 febbraio 2024.

1.3. Avvio da parte della Commissione del procedimento formale di indagine delle misure

(11) Con lettera del 23 febbraio 2024, la Commissione ha comunicato alle autorità francesi la propria decisione di avviare la procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («**TFUE**») in relazione alle CCSP («**decisione di avvio**»).

(12) La decisione di avvio è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([2]). La Commissione ha invitato le autorità francesi e le parti interessate a presentare osservazioni in merito alle CCSP.

(13) Alla Commissione sono pervenute osservazioni delle autorità francesi il 27 marzo 2024. In seguito al ricevimento di tali osservazioni, la Commissione ha inviato richieste di informazioni alle autorità francesi il 23 aprile, 13 e 30 maggio, 14 e 21 giugno, 2 e 9 luglio 2024, cui queste ultime hanno dato seguito rispettivamente il 23 e 31 maggio, il 13 giugno e i giorni 9, 11, 12 e 17 luglio 2024.

(14) Alla Commissione sono pervenute osservazioni da varie parti interessate, segnatamente Corsica Ferries (22 aprile 2024), Corsica Linea (29 aprile 2024), La Méridionale (29 aprile 2024) e il gruppo Stef (29 aprile 2024) ([3]).

(15) La Commissione ha trasmesso alla Francia le osservazioni di Corsica Ferries (il 23 aprile 2024), Corsica Linea e La Méridionale nonché del gruppo Stef (il 30 aprile 2024) offrendole la possibilità di commentare tali osservazioni. La Francia ha fornito i propri commenti sulle osservazioni di Corsica Ferries il 25 giugno e l'11 luglio 2024. Ha desiderato non commentare le osservazioni delle altre parti interessate.

([2]) GU C, C/2024/2266, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

([3]) Corsica Linea, La Méridionale e il gruppo Stef hanno chiesto, tramite messaggi di posta elettronica rispettivamente dei giorni 8, 15 e 16 aprile 2024 una proroga del termine per la presentazione delle osservazioni, che la Commissione ha concesso loro fino al 29 aprile 2024.

2. COLLEGAMENTI MARITTIMI TRA LA CORSICA E LA FRANCIA CONTINENTALE

2.1. Caratteristiche socioeconomiche della Corsica

(16) La Corsica è un'isola francese situata nel Mar Mediterraneo. È caratterizzata da rilievi montuosi, aree protette e aree rurali particolarmente importanti ([4]). L'isola ha una popolazione di quasi 350 000 abitanti, di cui circa il 53 % risiede in aree urbane e il 47 % in aree rurali ([5]). Questa situazione geografica vincolante fa della Corsica una delle regioni meno densamente popolate della Francia con una densità di popolazione pari a 39 abitanti per km^2. Tale densità è ben al di sotto della media francese di 105 abitanti per km^2 ([6]).

(17) La bassa densità di popolazione si traduce in distanze considerevoli da percorrere tra le abitazioni e i luoghi di lavoro o di svago. In Corsica avvengono spostamenti maggiori, al contempo in termini di quantità, durata e distanza, rispetto alla media nazionale ([7]). Inoltre, secondo l'INSEE ([8]), i rilievi montuosi, la ruralità dei comuni e la scarsità dei trasporti pubblici fanno sì che per gli spostamenti quotidiani le persone facciano maggiore ricorso ai veicoli personali (86 % rispetto al 72 % della Francia metropolitana) ([9]).

(18) La Corsica non dispone di infrastrutture autostradali. Dispone di una rete stradale limitata costituita da una decina di strade territoriali e strade dipartimentali. Tali strade sono caratterizzate da una tortuosità relativamente elevata, che contribuisce a prolungare i tempi di percorrenza ([10]), complicare la situazione del traffico ([11]) o aumentare i rischi di incidenti stradali. A tale proposito, la Corsica presenta il tasso di mortalità stradale più elevato di Francia ([12]). Secondo l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, a questi aspetti si aggiungono i flussi turistici. Secondo le stime di tale ente, ogni anno l'arrivo e la partenza di circa 500 000 automobili trasportate dai servizi regolari di trasporto marittimo portano quasi al raddoppio del traffico giornaliero medio nelle strade della Corsica durante il periodo estivo ([13]).

(19) L'economia della Corsica si basa essenzialmente sul settore terziario ([14]). Nel contesto dei servizi, il turismo ([15]) e il commercio al dettaglio ([16]) sono tra i principali fattori di creazione di ricchezza e posti di lavoro sull'isola. L'economia locale dipende fortemente dalle importazioni provenienti dalla Francia continentale. Nel 2019 le importazioni dal continente erano quasi cinque volte superiori alle esportazioni ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (consultato il 18 ottobre 2024).
([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (consultato il 18 ottobre 2024). A titolo di confronto, la media nazionale è del 67 % per le aree urbane rispetto al 33 % delle aree rurali. L'isola della Corsica è quindi molto più rurale del resto della Francia continentale.
([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (consultato il 18 ottobre 2024).
([7]) Cfr. ad esempio il «Document général d'orientation de Corse du Sud 2023-2027» (pag. 6) elaborato dall'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, disponibile all'indirizzo seguente: https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/diagnostics-et-politiques-locales-de-securite-routiere/2a-corse-du-sud-document-general-dorientations (consultato il 18 ottobre 2024).
([8]) Institut national de la statistique et des études économique.
([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (consultato il 18 ottobre 2024).
([10]) Lo «Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport» del 2015 della collettività della Corsica rilevava che «la notevole catena montuosa della Corsica rende particolarmente difficili le comunicazioni interne. Le reti, stradali e ferroviarie, sono tortuose e le distanze sono misurate più in ore di strada che in chilometri» (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, pag. 9, consultato il 18 ottobre 2024). Cfr. anche il «Document général d'orientation de Corse du Sud 2023-2027» elaborato dall'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (pag. 6) (cfr. nota a piè di pagina n. 7).
([11]) Cfr. una serie di servizi realizzati dal canale televisivo pubblico France 3 Corse sullo stato delle strade in Corsica: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (consultato il 18 ottobre 2024).
([12]) Cfr. in particolare il bilancio particolarmente grave del 2022, in cui il tasso di mortalità stradale in Corsica è stato 2,5 volte superiore alla media nazionale: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (consultato il 18 ottobre 2024). Cfr. anche il «Document général d'orientation de Corse du Sud 2023-2027» (pag. 6) elaborato dall'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (cfr. nota a piè di pagina n. 7).
([13]) Cfr. il «Document général d'orientation de Corse du Sud 2023-2027» (pag. 6) elaborato dall'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (cfr. nota a piè di pagina n. 7).
([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (consultato il 18 ottobre 2024).
([15]) Cfr. le analisi dell'INSEE sull'importanza del turismo per l'occupazione in Corsica: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (consultato il 18 ottobre 2024).
([16]) Secondo l'INSEE, il commercio al dettaglio rappresenta il 67 % del commercio dell'isola, vale a dire nove punti in più rispetto alla media francese (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, consultato il 18 ottobre 2024).
([17]) Osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

(20) Nel suo parere sul livello di concentrazione dei mercati in Corsica e sul suo impatto sulla concorrenza locale del 17 novembre 2020 («**parere dell'autorità garante della concorrenza**») ([18]), l'autorità francese garante della concorrenza rileva che «l'insularità rappresenta il primo ostacolo specifico allo sviluppo dell'economia dell'isola, in quanto l'accesso ai mercati può essere ridotto da costi aggiuntivi causati dall'isolamento geografico» ([19]). L'autorità garante della concorrenza ritiene pertanto che «l'insularità e la lontananza geografica dalla Francia continentale aumentino i costi di approvvigionamento in quanto il ricorso al trasporto marittimo risulta strutturalmente più costoso». Pertanto, «gli operatori economici sono vincolati da una catena logistica più complessa rispetto al continente» ([20]).

(21) Ad esempio, nel settore della distribuzione di carburante, l'autorità garante della concorrenza rileva un divario significativo tra il prezzo del carburante pagato dai consumatori in Corsica e quello pagato nel continente ([21]). Secondo l'autorità garante della concorrenza, tale divario si spiega in parte con il fatto che la Corsica è rifornita di carburante unicamente via mare, con un conseguente aumento del prezzo finale del carburante. Anche il trasporto su strada dei carburanti fino alle stazioni di servizio è più costoso, in quanto i rilievi montuosi comportano tempi di trasporto maggiori. La stagionalità della domanda, legata all'afflusso turistico estivo, porta infine alla gestione delle scorte *just-in-time* e comporta rischi di contingentamento fonte di costi aggiuntivi considerevoli, in quanto i depositi di carburante della Corsica hanno una scarsa capacità di stoccaggio ([22]).

(22) Analogamente, i prodotti alimentari e di consumo sono nettamente più costosi in Corsica che nel resto del continente, con divari rispettivamente del 14 % e dell'11 % ([23]). L'autorità garante della concorrenza indica nel proprio parere di ritenere che ciò sia in parte dovuto a fattori strutturali, legati all'insularità e alla stagionalità. Il ricorso obbligato al trasporto marittimo allunga inoltre la catena logistica dai centri di acquisto della Francia meridionale ([24]). La limitata capacità di stoccaggio dei negozi corsi richiede altresì consegne di merci più frequenti rispetto al continente e non consente loro di beneficiare degli stessi sconti presso i centri di acquisto di cui beneficiano i negozi situati sul continente ([25]).

(23) In generale, l'INSEE osserva che la Corsica è la regione della Francia metropolitana più colpita dalla povertà: nel 2018 il 18,5 % delle persone residenti in Corsica viveva al di sotto della soglia di povertà, rispetto al 14 % a livello nazionale. Questa situazione economica e sociale è peraltro peggiorata a causa della pandemia di COVID-19 nel 2020 e 2021 ([26]) come pure dell'elevata inflazione derivante in particolare dall'aumento dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari a partire dal 2022 ([27]).

([18]) Parere 20-A-11 del 17 novembre 2020. L'autorità garante della concorrenza precisa che il suo parere è stato richiesto dal ministro dell'Economia allo scopo di fornire chiarimenti alle autorità pubbliche su varie questioni in materia di concorrenza, in particolare in relazione al tema del potere di acquisto degli abitanti.

([19]) Cfr. nota 18, paragrafo 25.

([20]) Cfr. nota 18, paragrafo 26.

([21]) L'autorità garante della concorrenza osserva che, a causa della situazione geografica della Corsica e dello scarso sviluppo dei trasporti pubblici, le famiglie corse dipendono fortemente dalle automobili. Tuttavia, nonostante un'aliquota IVA inferiore di 7 punti sull'isola, il carburante presenta un differenziale di prezzo molto marcato in Corsica rispetto al continente, dell'ordine di +6,7 % per il gasolio e di +5,3 % per la SP95. Questo aspetto è confermato anche dall'INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, consultato il 18 ottobre 2024).

([22]) Per maggiori informazioni, cfr. l'analisi settoriale n. 2 del parere dell'autorità garante della concorrenza.

([23]) Cfr. l'indagine dell'INSEE sul livello dei prezzi in Corsica nel 2022 rispetto a quelli della Francia continentale: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (consultato il 18 ottobre 2024). Nel complesso, i prezzi sono più elevati del 7 % in Corsica, con un divario che si amplia dal 2015, nonostante un'aliquota IVA molto ridotta di cui beneficia la Corsica sui prodotti destinati all'alimentazione umana (aliquota del 2,1 % anziché del 5,5 % o del 20 % sul continente a seconda delle categorie di prodotti).

([24]) Parere dell'autorità garante della concorrenza, paragrafi da 590 a 594. L'autorità garante della concorrenza nota che il costo dei trasporti marittimi costituisce uno dei considerevoli costi aggiuntivi sostenuti dagli esercizi commerciali della grande e media distribuzione: diversamente dalla prassi commerciale comune, secondo cui i prezzi di acquisto comprendono i costi di consegna al luogo di destinazione previsto delle merci, i costi di trasporto marittimo non sarebbero sistematicamente inclusi nel prezzo di acquisto. Sarebbero quindi gli stessi negozi corsi a sostenere il costo del trasporto marittimo tra il continente e la Corsica.

([25]) Parere dell'autorità garante della concorrenza, paragrafi da 595 a 598. Secondo l'autorità garante della concorrenza, le consegne di merci verso la Corsica richiedono più tempo rispetto a qualsiasi altro luogo della Francia continentale. Di solito occorrono infatti tre giorni, vale a dire in media un giorno in più rispetto a un negozio del continente. Inoltre, i negozi sul continente dispongono di sistemi logistici più efficienti per l'approvvigionamento delle merci, mentre i negozi corsi sono vincolati dalle tempistiche del trasporto marittimo (scarico delle navi e trasporto su strada). Infine la Corsica non dispone di infrastrutture logistiche a livello locale (in quanto sono disponibili poche aree di stoccaggio). Questi tre fattori hanno due conseguenze per i negozi corsi. Da un lato, per garantire il rifornimento dei negozi sono necessari frequenti tragitti andata-ritorno con il continente, i quali aumentano di conseguenza il costo dell'approvvigionamento. Dall'altro lato, i centri di acquisto continentali concedono ai negozi corsi un livello inferiore di sconti, dovuto ai ridotti volumi ordinati dai negozi corsi a causa in particolare dello spazio di stoccaggio limitato.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (consultato il 18 ottobre 2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (consultato il 18 ottobre 2024). La figura 4 della relazione dell'INSEE mostra che molte aree intercomunali della Corsica sono eccessivamente esposte all'inflazione, segnatamente quasi tutta la metà settentrionale dell'isola nonché l'area intercomunale di Sartenais Valinco Taravo nel sud dell'isola, il cui comune principale è Propriano.

2.2. Infrastrutture portuali utilizzate per i servizi di trasporto marittimo tra la Francia continentale e la Corsica

2.2.1. *Porti continentali*

(24) I porti continentali utilizzati per i servizi di trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale sono quelli di Marsiglia, Tolone e Nizza («**porti continentali**»).

(25) Marsiglia si trova a oltre 60 km da Tolone (pari a circa 45 minuti di tragitto stradale con l'autostrada A50 e meno di un'ora in treno ([28])) e a quasi 200 km da Nizza (circa 2 ore e 30 minuti di strada con l'autostrada A8). Tolone si trova a 150 km da Nizza (pari a circa 1 ora e 45 minuti di strada con le autostrade A57 e A8 nonché 1 ora e 45 minuti in treno ([29])).

Figura 1

Porti continentali e corsi



Fonte: Gecodia.

2.2.1.1. Porto di Marsiglia

(26) Il porto di Marsiglia è uno dei porti più grandi della Francia. Offre un elevato numero di collegamenti marittimi nazionali e internazionali ed è situato nei pressi di Marsiglia, la seconda città più grande della Francia per popolazione.

(27) Il gestore del porto di Marsiglia, Grand Port Maritime de Marseille, è un ente pubblico a carattere industriale e commerciale.

([28]) Cfr. il sito web dell'azienda ferroviaria SNCF, disponibile all'indirizzo https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (consultato il 18 ottobre 2024). Tra Marsiglia e Tolone è effettuata quotidianamente quasi una ventina di corse, con una durata media di un'ora per corsa.

([29]) Cfr. il sito web della SNCF, disponibile all'indirizzo https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (consultato il 18 ottobre 2024). Tra Tolone e Nizza sono effettuate quotidianamente circa 15 corse, con una durata media di due ore per corsa.

(28) Il porto di Marsiglia è un porto globale le cui infrastrutture consentono di gestire qualsiasi tipo di traffico. Dispone di due grandi bacini:

— il bacino orientale (a ovest di Marsiglia), con dieci terminal marittimi, accoglie principalmente traghetti e navi cargo miste (merci/passeggeri), navi da crociera e un cantiere di riparazione navale;

— il bacino occidentale (a Fos-sur-Mer) è dedicato ai grandi flussi intercontinentali di merci (energia, automobili, container, merci speciali, ecc.).

(29) Il bacino orientale comprende quattro terminal marittimi che si occupano di traghetti e navi cargo miste, tra cui si contano i due terminal nazionali di Joliette e Arenc destinati in particolare all'attuale traffico marittimo verso la Corsica (con oltre una decina di posti di ormeggio disponibili). Questi due terminal sono collegati direttamente a tre autostrade: l'A7 che attraversa l'intero corridoio del Rodano da Lione fino a Marsiglia, l'A50 che collega Marsiglia a Tolone a est e l'A55 che collega Marsiglia a Martigues a ovest.

2.2.1.2. Porto di Tolone

(30) Il porto di Tolone offre collegamenti marittimi nazionali e internazionali (Spagna, Italia). Dispone di quattro terminal posti intorno alla rada di Tolone: due terminal a Brégaillon e due terminal situati rispettivamente nel centro città di Tolone e a La Seyne-sur-Mer. Il porto di Tolone è gestito dalla Camera di commercio e industria del Var («**CCI del Var**»).

(31) Il terminal meridionale di Brégaillon è interamente dedicato al trasporto di colli pesanti, mentre il terminal settentrionale («**Tolone-Brégaillon**») è attrezzato per gestire esclusivamente il trasporto di merci, con un posto di ormeggio. Il terminal a La Seyne-sur-Mer accoglie esclusivamente le navi da crociera, mentre il terminal del centro città («**Tolone-Port de Commerce**»), con tre posti di ormeggio, accoglie traghetti, navi da crociera e navi cargo miste. Il terminal di Tolone-Port de Commerce offre attualmente tutti i servizi di trasporto marittimo tra Tolone e la Corsica. Il porto di Tolone è relativamente vicino all'autostrada A50 e alla stazione ferroviaria di Tolone.

2.2.1.3. Porto di Nizza

(32) Il porto di Nizza è situato nel centro città. È gestito dalla Camera di commercio e industria della Costa Azzurra di Nizza («**CCI di Nizza Costa Azzurra**»). Dispone di due terminal, ciascuno con due posti di ormeggio che possono accogliere traghetti e navi cargo miste. Ciascun terminal accoglie principalmente navi da crociera nonché per il trasporto di passeggeri e, in misura minore, il trasporto di merci. Il porto di Nizza è relativamente lontano dalle infrastrutture autostradali (una decina di chilometri), mentre la stazione ferroviaria è relativamente vicina.

2.2.2. *Porti corsi*

(33) I porti della Corsica interessati dai collegamenti marittimi tra la Francia continentale e la Corsica sono i porti di Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto Vecchio e Propriano («**porti corsi**»).

(34) Il porto di Propriano è l'unico porto corso caratterizzato da una sola rotta che lo collega alla Francia continentale (a Marsiglia). Gli altri porti corsi hanno ciascuno collegamenti con i tre porti continentali (Marsiglia, Tolone, Nizza).

(35) I porti corsi sono tutti gestiti dalla Camera di commercio e industria della Corsica («**CCI della Corsica**»).

(36) La città di Bastia è situata nel nord-est della Corsica. Si trova a circa 70 km da L'Île-Rousse (1 ora e 40 minuti in automobile e quasi 2 ore con i trasporti pubblici), situata nel nord della Corsica, a 145 km da Porto Vecchio, ubicato nell'area sud-est dell'isola, e a 150 km da Ajaccio. La città di Ajaccio, nell'area centro-occidentale della Corsica, si trova a circa 70 km da Propriano (pari a circa 1 ora e 30 minuti in automobile e circa 2 ore con i trasporti pubblici), situata nell'area sud-occidentale della Corsica, e a 140 km da Porto Vecchio. Per quanto riguarda Propriano e Porto Vecchio, esse distano 70 km l'una dall'altra (circa 1 ora e 30 minuti in automobile e circa 2 ore con i trasporti pubblici).

(37) Dispongono di una stazione ferroviaria solo le città di Bastia, Ajaccio e L'Île-Rousse. Da Porto Vecchio i servizi di autobus interurbani consentono di raggiungere Ajaccio, Propriano e Bastia, mentre da Propriano i servizi di autobus interurbani consentono di raggiungere Ajaccio e Porto Vecchio. La Tabella 1 e la Tabella 2 forniscono una stima delle distanze tra le città con i trasporti pubblici e la relativa frequenza:

Tabella 1

Collegamenti ferroviari della Corsica

	Numero di tragitti andata-ritorno ([1]) al giorno	Durata del tragitto
Ajaccio - Bastia	5	4 ore
Ajaccio - L'Île-Rousse	2	4 ore e 45 minuti - 5 ore
Bastia - L'Île-Rousse	3	3 ore e 15 minuti

([1]) Un tragitto andata-ritorno corrisponde a due viaggi.
Fonte: Chemins de fer de la Corse.

Tabella 2

Collegamenti interurbani della Corsica (pullman)

	Numero di tragitti andata-ritorno al giorno	Durata del tragitto
Ajaccio - Propriano	5	1 ora e 45 minuti
Ajaccio - Porto Vecchio	4	3 ore e 30 minuti
Propriano - Porto Vecchio	3	1 ora e 45 minuti
Bastia - L'Île-Rousse	2	1 ora e 30 minuti

Fonte: Collectivité de Corse.

2.2.2.1. Porto di Bastia

(38) Il porto di Bastia è il porto più grande della Corsica in termini di flusso di passeggeri e merci e assicura quasi il 60 % dei traffici complessivi tra la Corsica e il continente. Si tratta di un porto internazionale in quanto, oltre ai collegamenti per Marsiglia, Tolone e Nizza, offre anche rotte con l'Italia.

(39) Il porto di Bastia dispone di un terminal marittimo con otto posti di ormeggio che possono accogliere traghetti e navi cargo miste. Sono attualmente in fase di studio progetti per l'ampliamento o la costruzione di un porto più grande, in quanto quello attuale è soggetto a notevoli saturazioni ([30]). Situato nel centro città, il porto è servito dalla strada territoriale 20 che collega Bastia ad Ajaccio.

2.2.2.2. Porto di Ajaccio

(40) Il porto di Ajaccio è il secondo porto della Corsica in termini di flusso di passeggeri e di merci. Oltre ai collegamenti marittimi regolari diretti a Marsiglia, Tolone e Nizza, il porto di Ajaccio offre anche collegamenti stagionali diretti a Porto Torres (Sardegna), Calvi e Propriano.

(41) Il porto di Ajaccio dispone di un terminal marittimo con sei posti di ormeggio che possono accogliere traghetti e navi cargo miste. Situato nel centro città, è servito, da un lato, dalla strada territoriale 20 in direzione di Bastia a nord-est e, dall'altro lato, dalla strada territoriale 40 in direzione di Bonifacio nell'estremità meridionale dell'isola.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (consultato il 18 ottobre 2024).

2.2.2.3. Porto di L'Île-Rousse

(42) Il porto di L'Île-Rousse, situato nel centro città, dispone di un terminal marittimo con due posti di ormeggio per traghetti e navi cargo miste. È l'unico porto della Corsica autorizzato a ricevere merci pericolose di classe 1 (materie e oggetti esplosivi). Dispone di un accesso rapido alla strada territoriale 30 che collega Calvi (25 km a ovest) a Ponte Leccia, al centro della Corsica.

2.2.2.4. Porto di Porto Vecchio

(43) Il porto di Porto Vecchio, situato nel centro città, dispone di un terminal marittimo con due posti di ormeggio per traghetti e navi cargo miste. Dispone di un accesso relativamente rapido alla strada territoriale 10 in direzione di Bonifacio a sud e Bastia a nord.

2.2.2.5. Porto di Propriano

(44) Il porto di Propriano, situato nel centro città, dispone di un terminal marittimo con due posti di ormeggio per traghetti e navi cargo miste. Dispone di un accesso relativamente rapido alla strada territoriale 40 che collega Bonifacio a sud e Ajaccio a nord.

2.3. **Servizi di trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale**

(45) Le autorità francesi hanno fornito una descrizione dei servizi di trasporto marittimo effettuati tra il 2016 e il 2020 ([31]). Tra il 2016 e il 2020 tre operatori marittimi hanno gestito servizi di trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale: Corsica Ferries (da Tolone e Nizza), Corsica Linea e La Méridionale (da Marsiglia). Tra il 2016 e il 2019 anche un quarto operatore, Moby Line, forniva servizi marittimi tra Nizza e la Corsica.

2.3.1. *Trasporto marittimo di merci*

(46) Il trasporto marittimo è il principale modo di trasporto per le merci tra la Francia continentale e la Corsica. Nel complesso, il trasporto marittimo di merci tra la Corsica e il continente è relativamente stabile durante tutto il corso dell'anno. Durante la crisi sanitaria della COVID-19, tale trasporto non è diminuito in modo significativo.

2.3.1.1. Dati sul trasporto marittimo di merci tra la Corsica e la Francia continentale

(47) Il trasporto marittimo di merci con la Corsica avviene esclusivamente con la Francia continentale attraverso i collegamenti tra i porti continentali e i porti della Corsica.

(48) Per quanto riguarda i porti continentali, la maggior parte del trasporto di merci si concentra sui collegamenti da/verso Marsiglia (Tabella 3 e Tabella 4). Il porto di Marsiglia detiene una quota di mercato relativamente stabile pari a circa l'80 % del traffico merci totale tra la Francia continentale e la Corsica (Tabella 4).

Tabella 3

Trasporto di merci tra la Francia continentale e la Corsica per porto continentale (importazioni/esportazioni, in metri lineari ([1]))

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsiglia	1 570 993	1 802 005	1 835 525	1 853 897	1 747 015
Tolone	429 873	394 447	375 722	388 407	371 665
Nizza	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Totale	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

([1]) Il metro lineare (o «**ML**») è un'unità di misura utilizzata per misurare le merci vendute al metro e la cui sezione è costante. È utilizzato anche per indicare la lunghezza di elementi costanti (ad esempio rimorchi), indipendentemente dalle loro altre dimensioni.

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

([31]) I dati sul traffico di cui alla presente decisione non tengono conto di quelli relativi al 2021 o al 2022, poiché l'attività di individuazione dell'esigenza di servizio pubblico effettuata dalle autorità francesi è iniziata alla fine del 2021.

Tabella 4

Trasporto di merci tra la Francia continentale e la Corsica per porto continentale (importazioni/esportazioni, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsiglia	77 %	81 %	82 %	82 %	81 %
Tolone	21 %	18 %	17 %	17 %	17 %
Nizza	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Totale	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

(49) Per quanto riguarda i porti corsi, i flussi si concentrano principalmente nei porti di Ajaccio e Bastia (Tabella 5 e Tabella 6). Come mostrato nella Tabella 6, tra il 2016 e il 2020 questi due porti detenevano una quota di mercato relativamente stabile pari a circa il 35 % (Ajaccio) e il 50 % (Bastia) del traffico merci totale tra la Francia continentale e la Corsica.

Tabella 5

Trasporto di merci tra la Francia continentale e la Corsica per porto corso (importazioni/esportazioni, ML)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	715 919	800 026	802 201	782 495	757 982
Bastia	1 006 938	1 088 862	1 079 361	1 082 717	1 037 295
Porto Vecchio	147 864	171 071	183 007	205 642	194 656
Propriano	67 793	73 093	69 820	72 152	66 747
L'Île-Rousse	93 243	98 146	102 210	118 132	94 607
Totale	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

Tabella 6

Trasporto di merci tra la Francia continentale e la Corsica per porto corso (importazioni/esportazioni, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	35 %	36 %	36 %	35 %	35 %
Bastia	50 %	49 %	48 %	48 %	48 %
Porto Vecchio	7 %	8 %	8 %	9 %	9 %
Propriano	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %
L'Île-Rousse	5 %	4 %	5 %	5 %	4 %
Totale	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

2.3.1.2. Tipi di trasporto marittimo di merci

(50) Il trasporto marittimo di merci tra la Francia continentale e la Corsica avviene solo mediante i traghetti ([32]), con navi idonee a questi tipi di flussi, vale a dire i traghetti «**ro-pax**» (navi miste in grado di trasportare sia passeggeri che merci) ([33]) o i traghetti puri, detti **ro-ro** (che trasportano unicamente merci). Oltre ad alcuni trasporti speciali di merci (cemento, colli pesanti, ecc.), il trasporto tra la Corsica e il continente avviene solo attraverso navi ro-pax.

(51) Secondo le autorità francesi ([34]), le merci trasportate con traghetti si suddividono in «merci semoventi» e «merci non semoventi».

(52) Per «trasporto di merci semoventi» si intende il trasporto di merci effettuato con un veicolo stradale di lunghezza superiore a 6 metri che dispone del proprio mezzo di propulsione (furgoni, autocarri e simili, nonché semirimorchi accoppiati a un trattore stradale). Tali veicoli possono pertanto essere imbarcati sulle navi e fatti sbarcare da queste ultime direttamente dal conducente (trasportatore), senza ricorrere alla movimentazione portuale. I tre porti continentali e i porti corsi trattano tutti merci semoventi.

(53) Per «trasporto di merci non semoventi» si intende il trasporto di merci effettuato con un semirimorchio ([35]). Al momento dell'imbarco, il semirimorchio è sganciato dal trattore stradale sul molo di partenza e successivamente imbarcato mediante un mezzo di trazione portuale specifico, prima di essere sottoposto all'operazione inversa nel porto di arrivo, in cui un altro trattore stradale prosegue il trasporto del semirimorchio verso la destinazione. Il trasporto marittimo di merci non semoventi rappresenta la quota maggiore del trasporto marittimo di merci tra la Corsica e la Francia continentale (64 % dei ML totali trasportati in media tra il 2016 e il 2020, rispetto al 36 % delle merci semoventi).

2.3.1.2.1. Merci semoventi

(54) Per quanto riguarda i porti continentali, il traffico di merci semoventi si concentra principalmente nei porti di Marsiglia e Tolone (Tabella 7 e Tabella 8). Per il porto di Marsiglia, le merci semoventi hanno rappresentato in media circa il 20 % delle merci complessive trasportate dalla/verso la Corsica tra il 2016 e il 2020.

Tabella 7

Trasporto di merci semoventi per porto continentale (importazioni/esportazioni, ML)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsiglia	414 752	352 209	367 056	368 175	289 197
Tolone	429 873	394 447	375 722	388 407	371 665
Nizza	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Totale	**875 516**	**781 402**	**768 130**	**775 416**	**693 469**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

([32]) Il traffico ro-ro è il trasporto di merci su ruote (autovetture, veicoli commerciali pesanti, rimorchi, macchinari per cantieri e di grandi dimensioni) effettuato con navi speciali denominate «ro-ro».

([33]) Ai sensi dell'articolo 2, punto 1), della direttiva 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj), una nave ro-ro passeggeri (o ro-pax) è una nave dotata di dispositivi che consentono lo spostamento autonomo dei veicoli stradali o ferroviari per l'imbarco e lo sbarco e che trasporta più di 12 passeggeri.

([34]) Osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

([35]) I semirimorchi sono veicoli senza motore muniti di ruote solo nella parte posteriore. La parte anteriore è priva di ruote e adatta al dispositivo di trazione presente sui veicoli trainanti o sui trattori stradali. La combinazione di un trattore stradale e di un semirimorchio costituisce un autoarticolato.

Tabella 8

Trasporto di merci semoventi per porto continentale (importazioni/esportazioni, %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsiglia	47 %	45 %	48 %	47 %	42 %
Tolone	49 %	50 %	49 %	50 %	54 %
Nizza	4 %	4 %	3 %	2 %	5 %
Totale	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

2.3.1.2.2. Merci non semoventi

(55) Sul versante continentale, il porto di Marsiglia è l'unico che ha movimentato merci non semoventi dalla/verso la Corsica tra il 2016 e il 2020. Sul versante corso, tutti i porti corsi accolgono merci non semoventi. In effetti, questo tipo di traffico si svolge interamente tra Marsiglia e i porti corsi.

2.3.2. *Trasporto marittimo di passeggeri*

(56) Il trasporto marittimo di passeggeri dalla/verso la Corsica avviene con la Francia e l'Italia. I collegamenti con la Francia continentale hanno rappresentato in media circa il 65 % del trasporto marittimo totale di passeggeri tra il 2014 e il 2019, con oltre 2,7 milioni di passeggeri nel 2017 e 2018, per poi raggiungere i 2,52 milioni nel 2019. Nel 2020, a seguito della crisi sanitaria della COVID-19, la percentuale è diminuita del 32 %.

(57) A differenza del trasporto marittimo di merci, il trasporto marittimo di passeggeri è stagionale e la domanda durante l'alta stagione (vale a dire da aprile a ottobre) è superiore a quella del resto dell'anno.

(58) Per quanto riguarda i porti continentali, la maggior parte del trasporto marittimo di passeggeri si concentra a Tolone (Tabella 9 e Tabella 10). Tra il 2016 e il 2020, le quote di mercato dei porti di Marsiglia e Tolone sono leggermente aumentate, mentre quelle del porto di Nizza sono notevolmente diminuite (Tabella 10).

Tabella 9

Trasporto marittimo di passeggeri tra la Francia continentale e la Corsica per porto continentale (numero di passeggeri)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsiglia	606 071	653 643	690 855	662 846	476 414
Tolone	1 368 451	1 400 037	1 361 044	1 459 934	1 029 888
Nizza	713 983	697 494	672 930	404 433	224 162
Totale	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

Tabella 10

Trasporto marittimo di passeggeri tra la Francia continentale e la Corsica per porto continentale (%)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsiglia	23 %	24 %	25 %	26 %	28 %
Tolone	51 %	51 %	50 %	58 %	60 %
Nizza	27 %	25 %	25 %	16 %	13 %
Totale	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

(59) Per quanto riguarda i porti corsi, la maggior parte del trasporto marittimo di passeggeri si concentra a Bastia e Ajaccio. Come si evince dalla Tabella 11 e dalla Tabella 12, la distribuzione del traffico di passeggeri tra i porti della Corsica è rimasta relativamente stabile.

Tabella 11

Trasporto marittimo di passeggeri tra la Francia continentale e la Corsica per porto corso (numero di passeggeri)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	967 182	1 008 021	983 285	926 771	629 585
Bastia	1 139 099	1 155 137	1 133 514	1 055 491	698 844
L'Île-Rousse	368 783	375 960	391 792	320 997	212 632
Porto Vecchio	146 495	147 009	152 477	166 922	144 355
Propriano	66 946	65 047	63 761	57 032	45 048
Totale	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

Tabella 12

Trasporto marittimo di passeggeri tra la Francia continentale e la Corsica per porto corso (%)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	36 %	37 %	36 %	37 %	36 %
Bastia	42 %	42 %	42 %	42 %	38 %
L'Île-Rousse	14 %	14 %	14 %	13 %	12 %
Porto Vecchio	5 %	5 %	6 %	7 %	8 %
Propriano	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Totale	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

2.4. Quadro giuridico che disciplina la prestazione di servizi di trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale

(60) Il trasporto marittimo è stato liberalizzato nell'Unione europea nel 1992, con l'adozione del regolamento sul cabotaggio marittimo («**regolamento sul cabotaggio**») ([36]). Tuttavia le autorità francesi non hanno mai applicato la liberalizzazione completa dei servizi di trasporto marittimo nell'ambito dei collegamenti marittimi della Corsica, a causa di esigenze di servizio pubblico che impongono una restrizione generale alla libera prestazione di tali servizi.

(61) Di conseguenza, attualmente non esistono trasporti puramente commerciali tra la Francia continentale e la Corsica. I servizi di trasporto marittimo sono forniti nel quadro di un regime di obblighi di servizio pubblico («**regime OSP**») quali definiti nell'articolo 2, punto 4), e nell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento sul cabotaggio, o nel quadro di un contratto di servizio pubblico conforme alla definizione di cui all'articolo 2, punto 3), e all'articolo 4, paragrafo 1, del medesimo regolamento.

2.4.1. *Regime OSP*

(62) Con delibera n. 13/263 dell'Assemblea della Corsica, del 20 dicembre 2013, modificata da quest'ultima nelle sue delibere n. 18/266, del 27 luglio 2018 e n. 19/128, del 25 aprile 2019, la collettività della Corsica («**CdC**») ha istituito un regime OSP che consiste nella definizione di obblighi di servizio pubblico che devono essere rispettati da qualsiasi operatore che intenda offrire servizi di trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale («**regime OSP 2019**») ([37]).

(63) Il regime OSP 2019 è applicabile a tutti i servizi di trasporto marittimo effettuati tra i porti corsi e i tre porti continentali a partire dal 1º ottobre 2019 per un periodo di dieci anni, vale a dire fino al 30 settembre 2029. Stabilisce una serie di obblighi da rispettare, tra cui un numero minimo di tragitti andata-ritorno da effettuare su ciascun collegamento marittimo nel corso dell'anno oppure tariffe massime per il trasporto di merci/passeggeri che gli operatori non possono superare. Il regime OSP 2019 non prevede alcuna compensazione finanziaria per gli operatori del trasporto marittimo in cambio del rispetto degli obblighi di servizio pubblico da esso imposti.

2.4.2. *Cronologia dei contratti di servizio pubblico conclusi tra il 1976 e il 2022*

(64) Storicamente, e finora, solo i servizi di trasporto marittimo tra Marsiglia e i porti corsi sono stati oggetto di un contratto di servizio pubblico. I servizi di trasporto marittimo dai porti di Tolone e Nizza sono stati gestiti nel quadro di un regime OSP.

(65) Nel 1976 è stata sottoscritta una prima concessione di servizio pubblico tra, da un lato, l'impresa pubblica Société Nationale Corse Méditerranée («**SNCM**») e la società privata Compagnie Méridionale de Navigation (ora La Méridionale) e, dall'altro lato, lo Stato francese per garantire la continuità territoriale tra la Corsica e il continente per un periodo di 25 anni, vale a dire fino al 2001.

(66) A decorrere dal 1º gennaio 2002, la SNCM ha garantito, con La Méridionale, i collegamenti tra Marsiglia e la Corsica nel quadro di una convenzione di concessione di servizio pubblico conclusa con la CdC per un periodo di 5 anni.

(67) Dal 1º luglio 2007 al 31 dicembre 2013, la SNCM e La Méridionale hanno garantito tale collegamento nel quadro di una nuova convenzione di concessione di servizio pubblico conclusa il 7 giugno 2007 («**CCSP 2007-2013**») che contemplava tutte e cinque le rotte tra il porto di Marsiglia e i porti corsi. La Commissione ha dichiarato che una parte delle compensazioni concesse nel quadro della CCSP 2007-2013 costituiva aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno ([38]).

([36]) Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) La delibera n. 19/128, del 25 aprile 2019, che illustra in dettaglio il contenuto del regime OSP 2019 è disponibile all'indirizzo seguente: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (consultato il 18 ottobre 2024).

([38]) Decisione 2013/435/UE della Commissione, del 2 maggio 2013, relativa all'aiuto di stato SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Société Nationale Corse Méditerranée e della Compagnie Méridionale de Navigation (GU L 220 del 17.8.2013, pag. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). In tale decisione la Commissione riteneva che il finanziamento del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri e merci per tutto l'anno (servizio di base) fosse compatibile con il mercato interno. Per contro, la Commissione aveva dichiarato incompatibili le compensazioni versate dalla CdC per il finanziamento di un servizio complementare di trasporto di passeggeri tra Marsiglia e ciascuno dei cinque porti corsi nel periodo estivo.

(68) Con decisione dell'Assemblea della Corsica del 6 settembre 2013, la CdC ha deciso di stipulare cinque convenzioni distinte di concessione di servizio pubblico per ciascuno dei cinque collegamenti tra il porto di Marsiglia e i porti corsi per il periodo 2014-2023. La CdC ha stipulato tali contratti con SNCM e La Méridionale. Tuttavia, a seguito della procedura di amministrazione controllata avviata nei suoi confronti il 28 novembre 2014 e conclusa il 20 novembre 2015 con sentenza del Tribunale di commercio di Marsiglia, la SNCM si è ritirata dal mercato nel dicembre 2015. La maggior parte degli asset di quest'ultima è stata riacquistata nel 2016 dal consorzio Corsica Maritima e integrata nella nuova società di navigazione Corsica Linea creata il 10 dicembre 2015. Quest'ultima è divenuta subconcessionaria delle convenzioni di concessione di servizio pubblico 2014-2023 fino al 1º ottobre 2016, data in cui tali convenzioni sono state sciolte con sentenza del Tribunale amministrativo di Bastia pronunciata il 7 aprile 2015.

(69) Il raggruppamento con obbligazioni parziarie e non solidali Corsica Linea-La Méridionale è poi divenuto aggiudicatario di diversi contratti di servizio pubblico «temporanei» per il trasporto marittimo di passeggeri e merci tra il 2016 e il 2022:

— cinque contratti di servizio pubblico conclusi per il periodo compreso tra il 1º ottobre 2016 e il 30 settembre 2017 riguardanti i collegamenti tra il porto di Marsiglia e ciascuno dei porti corsi;

— cinque contratti di servizio pubblico per il periodo compreso tra il 1º ottobre 2017 e il 31 maggio 2019 e prorogato fino al 30 settembre 2019, riguardanti i collegamenti tra il porto di Marsiglia e ciascuno dei porti corsi;

— cinque contratti di servizio pubblico conclusi per il periodo compreso tra il 1º ottobre 2019 e il 31 dicembre 2020 e prorogato fino al 28 febbraio 2021, riguardanti i collegamenti tra il porto di Marsiglia e ciascuno dei porti corsi («**CCSP 2019-2020**») ([39]);

— cinque contratti di servizio pubblico conclusi per il periodo dal 1º marzo 2021 al 31 dicembre 2022 riguardanti i collegamenti tra il porto di Marsiglia e ciascuno dei porti corsi («**CCSP 2021-2022**») ([40]).

(70) Le CCSP 2019-2020 sono oggetto di un'indagine distinta della Commissione in materia di aiuti di Stato (registrata con il numero SA.49207).

3. DESCRIZIONE DELLE CCSP

3.1. Finalità delle CCSP

(71) Le misure oggetto della presente procedura riguardano le compensazioni finanziarie concesse dall'OTC nel quadro di ciascuna delle cinque CCSP relative ai collegamenti marittimi della Corsica per il periodo compreso tra il 1º gennaio 2023 e il 31 dicembre 2030. Le CCSP riguardano la fornitura di servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri per ciascuno dei collegamenti marittimi tra il porto di Marsiglia e ciascuno dei porti corsi (considerando 33). L'importo totale degli aiuti è calcolato pari a 853 600 000 EUR.

(72) La finalità delle CCSP è soddisfare le esigenze di servizio pubblico riguardanti il trasporto marittimo di merci e passeggeri individuate dalle autorità francesi per ciascuno di tali collegamenti.

3.2. Beneficiari delle CCSP

(73) I beneficiari delle CCSP sono le società Corsica Linea e La Méridionale («**beneficiari delle CCSP**» o «**concessionari**»), separatamente o congiuntamente (Tabella 13)

([39]) Le CCSP 2019-2020 avevano come oggetto il trasporto marittimo di passeggeri (passeggeri che viaggiano per motivi di carattere medico, studenti, trasportatori associati al trasporto di merci semoventi e, per il solo collegamento tra Marsiglia e Propriano, tutti i passeggeri) e merci (merci semoventi e merci non semoventi).

([40]) Le CCSP 2021-2022 avevano lo stesso oggetto delle CCSP 2019-2020.

Tabella 13

Beneficiari delle CCSP

Lotti	Rotte	Concessionari
1	Marsiglia-Ajaccio	Raggruppamento Corsica Linea - La Méridionale
2	Marsiglia-Bastia	Corsica Linea
3	Marsiglia-Porto Vecchio	La Méridionale
4	Marsiglia-Propriano	Corsica Linea
5	Marsiglia-L'Île-Rousse	Corsica Linea

Fonte: notifica delle autorità francesi del 27 dicembre 2022.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) Corsica Linea è una società per azioni semplificata specializzata nel trasporto marittimo di passeggeri e merci ([41]).

(75) Corsica Linea è una società controllata del gruppo CM Holding, composto da 150 imprese e con 15 azionisti principali. Dà lavoro a oltre 1 000 persone e dispone di una flotta di nove navi.

(76) Tale società gestisce attualmente, battendo bandiera francese, collegamenti marittimi tra la Corsica e il porto di Marsiglia nel quadro delle CCSP, nonché collegamenti marittimi dal porto di Marsiglia verso la Tunisia e l'Algeria ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) La Méridionale è una società per azioni specializzata nel trasporto marittimo di passeggeri e merci ([43]).

(78) Dal 1º giugno 2023 La Méridionale è una società controllata del gruppo CMA CGM, in seguito alla sua acquisizione da parte del gruppo STEF che era in possesso dell'impresa dal 2009. La Méridionale dà lavoro a quasi 650 persone e dispone di una flotta di quattro navi ([44]).

(79) Tale società gestisce attualmente, battendo bandiera francese, collegamenti marittimi tra la Corsica e il porto di Marsiglia nel quadro delle CCSP e, dal 2024, un collegamento marittimo regolare tra Tolone e L'Île-Rousse nel quadro del regime OSP 2019. Gestisce inoltre collegamenti marittimi dal porto di Marsiglia verso il Marocco.

3.3. **Autorità amministrativa che concede le misure**

(80) Le autorità francesi hanno indicato nella loro notifica che l'OTC è l'autorità incaricata della concessione delle misure.

(81) L'OTC è un ente pubblico regionale a carattere industriale e commerciale creato dalla legge n. 91-428, del 13 maggio 1991, che istituisce lo statuto della collettività territoriale della Corsica.

([41]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/corsica-linea-815243852 (consultato il 18 ottobre 2024).
([42]) https://www.corsicalinea.com/la-compagnie/l-entreprise/decouvrir-corsica-linea (consultato il 18 ottobre 2024).
([43]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/la-meridionale-la-meridionale-cmn-057801730 (consultato il 18 ottobre 2024).
([44]) https://www.lameridionale.fr/fr/la-meridionale/a-propos/compagnie-maritime-la-meridionale (consultato il 18 ottobre 2024).

(82) L'articolo L. 4420-20 del codice generale delle collettività territoriali («**CGCT**») stabilisce i compiti e le prerogative dell'OTC e ricorda che è soggetto alla tutela della CdC (che, in virtù dell'articolo L. 4421-1 del CGCT ([45]), è a sua volta un ente pubblico) ([46]). A norma dell'articolo L. 4420-20 del CGCT, l'OTC è presieduto da un membro della giunta della CdC nominato dal presidente di tale giunta. Il rappresentante dello Stato nella CdC assiste di diritto alle riunioni del consiglio di amministrazione dell'OTC ed è destinatario delle sue delibere. La gestione dell'OTC è garantita da un direttore nominato su proposta del presidente dell'OTC con provvedimento deliberato in seno alla giunta. Il consiglio di amministrazione dell'OTC è composto da rappresentanti delle organizzazioni socioprofessionali e, in via maggioritaria, da rappresentanti eletti dell'Assemblea della Corsica, che è uno degli organi della CdC in virtù dell'articolo L. 4422-1 del CGCT.

(83) Nel quadro degli orientamenti definiti dalla CdC ([47]), l'OTC è incaricato di elaborare, coordinare e attuare la politica regionale in materia di trasporti aerei e marittimi tra la Corsica e la Francia continentale. A norma dell'articolo L. 4420-20 del CGCT, l'OTC conclude, con le società designate per la gestione dei collegamenti aerei e marittimi necessari per garantire la continuità territoriale, convenzioni di concessione di servizio pubblico che definiscono le tariffe, le condizioni di esecuzione e la qualità del servizio nonché le modalità di controllo.

(84) A tale proposito, l'articolo L. 4420-20 del CGCT precisa che l'OTC finanzia tali convenzioni mediante la dotazione per la continuità territoriale prevista dall'articolo L. 4425-26 del CGCT, che gli è versata dalla CdC. Tale dotazione è versata dallo Stato alla CdC conformemente all'articolo L. 4425-23 del CGCT. La dotazione per la continuità territoriale, pari a 187 milioni di EUR all'anno, finanzia il meccanismo di continuità territoriale aerea e marittima tra la Corsica e il continente ([48]).

3.4. Determinazione dell'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico riguardante il trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale

(85) La presente sezione descrive anzitutto i) le procedure avviate dalle autorità francesi per determinare l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico. Descrive quindi le conclusioni tratte dalle autorità francesi in merito all'esistenza di una siffatta esigenza di ii) trasporto marittimo di passeggeri e iii) trasporto marittimo di merci.

3.4.1. *Presentazione delle procedure avviate dalle autorità francesi per determinare un'esigenza di servizio pubblico*

(86) In vista della scadenza, il 31 dicembre 2022, delle CCSP 2021-2022 (considerando 69), già nel mese di dicembre 2021 le autorità francesi hanno valutato se esistesse ancora un'esigenza di servizio pubblico espressa dagli utenti per i servizi di trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale e, più in particolare, tra Marsiglia e i cinque porti corsi.

(87) Le autorità francesi hanno indicato che per stabilire la persistenza di tale esigenza, sia per il trasporto marittimo di merci che per quello di passeggeri, doveva essere adottato un approccio costituito da tre fasi.

(88) La prima fase consisteva nell'individuare e quantificare la domanda espressa dagli utenti per i servizi di trasporto marittimo. A tal fine, le autorità francesi hanno organizzato due consultazioni pubbliche.

(89) La seconda fase mirava a verificare se il mercato potesse soddisfare, in tutto o in parte, la domanda degli utenti individuata. Alla luce di tale contesto, le autorità francesi hanno organizzato un'altra consultazione pubblica.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (consultato il 18 ottobre 2024).
([46]) Cfr. nota 47.
([47]) In virtù dell'articolo L. 4424-18 del CGCT, la CdC è competente per la definizione, sulla base del principio di continuità territoriale inteso ad attenuare i vincoli dell'insularità, delle modalità di organizzazione del trasporto marittimo tra la Corsica e qualsiasi destinazione della Francia continentale, in particolare in materia di collegamenti e tariffe.
([48]) Relazione della Camera regionale dei conti della Corsica, 2 novembre 2021, sezione 2.1, pubblicata sul sito web della Corte dei conti francese: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (consultato il 18 ottobre 2024).

(90) Le autorità francesi hanno incaricato la società di consulenza economica Gecodia di occuparsi di queste due prime fasi. Tale società di consulenza era in particolare responsabile della raccolta e del trattamento delle informazioni raccolte presso gli utenti e gli operatori nonché della compilazione di una sintesi delle risposte ricevute a seguito delle consultazioni pubbliche condotte dall'OTC. Gecodia era inoltre incaricata di condurre studi complementari per determinare l'eventuale esistenza di un'esigenza di servizio pubblico in relazione al trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale.

(91) Al termine della seconda fase, Gecodia ha presentato all'OTC la sua relazione finale del 14 marzo 2022 («**relazione Gecodia**»). In tale relazione sono analizzate la domanda e l'offerta del mercato e sono raggiunte conclusioni sull'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico in materia di trasporto marittimo tra la Corsica e il continente.

(92) La terza fase doveva consentire di scegliere l'approccio che avrebbe pregiudicato meno il buon funzionamento del mercato interno al fine di soddisfare l'esigenza di servizio pubblico individuata. L'obiettivo di quest'ultima fase era garantire che le scelte della CdC per soddisfare l'esigenza di servizio pubblico individuata fossero le meno restrittive possibili per la concorrenza. Questa terza fase sarà descritta nella sezione 3.5.

3.4.1.1. Procedure avviate per individuare l'esistenza di una domanda espressa dagli utenti

(93) Al fine di completare la prima fase di cui al considerando 88, il 7 dicembre 2021 le autorità francesi hanno avviato una consultazione pubblica tra gli utenti del trasporto marittimo di merci e passeggeri per i collegamenti tra il porto di Marsiglia e i cinque porti corsi («**consultazione degli utenti**»).

(94) Tale consultazione, durata un mese, invitava tutti gli utenti e qualsiasi altro soggetto interessato a condividere le loro osservazioni sui servizi di trasporto marittimo in questione. La consultazione degli utenti è stata pubblicata sul sito web dell'OTC come pure sulla stampa locale e regionale.

(95) La consultazione degli utenti proponeva vari questionari, ciascuno composto da circa 20 domande rivolte a varie categorie di utenti. La consultazione degli utenti era inoltre accompagnata da un documento di supporto alla consultazione, intitolato «Document d'appui à l'enquête publique», che illustrava, da un lato, le caratteristiche generali dei servizi di trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale ([49]) e, dall'altro lato, un approccio sintetico e preliminare che individua le diverse categorie di utenti del trasporto marittimo di merci e passeggeri tra la Corsica e la Francia continentale.

(96) Le autorità francesi hanno inoltre organizzato una consultazione dei porti continentali (Marsiglia, Tolone e Nizza), avviata il 22 gennaio 2022 e durata un mese («**consultazione dei porti**»). Tale consultazione comprendeva in particolare un questionario che, in sostanza, poneva ai gestori di tali porti domande sulle caratteristiche delle loro infrastrutture, sia per il trasporto di merci che per il trasporto di passeggeri.

3.4.1.2. Procedure avviate per determinare l'offerta di mercato disponibile per soddisfare la domanda espressa dagli utenti

(97) Al fine di completare la seconda fase di cui al considerando 89, il 19 gennaio 2022 le autorità francesi hanno avviato una consultazione degli operatori di servizi di trasporto marittimo per un periodo di cinque settimane («**consultazione degli operatori**»). Tale consultazione era disponibile e accessibile sul sito web della CdC.

(98) Nella pagina che presenta la consultazione degli operatori, le autorità francesi invitavano le società di navigazione interessate a chiarire le loro intenzioni per quanto riguarda un collegamento regolare della Corsica a partire dal 1º gennaio 2023. La consultazione degli operatori comprendeva anche un questionario che doveva essere compilato dagli operatori. Includeva inoltre un documento di accompagnamento che illustrava integralmente il contenuto del documento di supporto alla consultazione degli utenti del 7 dicembre 2021 (considerando 95) e una breve presentazione dei risultati della consultazione degli utenti. Infine, la consultazione invitava le società di navigazione interessate a fornire informazioni sulle capacità e sul volume di passeggeri e merci che avrebbero potuto trasportare in mancanza di un contratto di servizio pubblico tra il 2023 e il 2028.

([49]) Tali caratteristiche generali sono descritte nella sezione 2.3 della presente decisione.

3.4.2. *Determinazione di un'esigenza di servizio pubblico in materia di trasporto marittimo di passeggeri*

(99) La presente sottosezione descrive le conclusioni tratte dalle autorità francesi in merito i) all'esistenza di una domanda da parte degli utenti del trasporto marittimo di passeggeri tra la Corsica e il continente come pure ii) alla determinazione di un fallimento del mercato nella soddisfazione di tale domanda.

3.4.2.1. Individuazione della domanda espressa dai passeggeri

(100) Le sottosezioni che seguono descrivono le analisi effettuate dalle autorità francesi relative, da un lato, alla domanda *qualitativa* espressa dai passeggeri del trasporto marittimo tra la Corsica e il continente e, dall'altro lato, alla domanda *quantitativa* espressa da tali utenti.

3.4.2.1.1. Individuazione della domanda qualitativa dei passeggeri

(101) La presente sottosezione presenta innanzitutto i risultati della consultazione degli utenti, quindi i risultati della consultazione dei porti e infine le conclusioni della relazione Gecodia che integrano i risultati delle consultazioni pubbliche.

3.4.2.1.1.1. Risultati della consultazione degli utenti

3.4.2.1.1.1.1. Domande rivolte agli utenti

(102) Nel documento di supporto alla consultazione degli utenti (considerando 95), le autorità francesi spiegavano in via preliminare che, per quanto riguarda il trasporto marittimo di passeggeri ([50]), era necessario operare una distinzione tra passeggeri residenti in Corsica ([51]) e passeggeri non residenti ([52]). Tra i passeggeri residenti in Corsica, hanno inoltre considerato una categoria particolare di utenti, segnatamente i passeggeri che viaggiano per motivi medici («**passeggeri-pazienti**»), che esprimono una domanda specifica di trasporto marittimo, distinta da quella dei passeggeri generici. Il documento di supporto alla consultazione degli utenti ricordava inoltre che l'OTC aveva individuato un'esigenza di servizio pubblico di trasporto marittimo per queste categorie di utenti nel quadro delle CCSP 2021-2022.

(103) La consultazione degli utenti proponeva loro di rispondere a due questionari: uno rivolto a tutti i passeggeri (residenti in Corsica e non residenti in Corsica); l'altro, più specifico, rivolto esclusivamente ai passeggeri-pazienti ([53]).

(104) Il questionario rivolto a tutti i passeggeri (residenti/non residenti in Corsica) comprendeva un elenco di circa 20 domande, con risposte suggerite (in determinati casi un utente poteva selezionare più risposte) e un tempo necessario per compilare il questionario stimato pari a cinque minuti.

(105) Con la prima domanda si chiedeva agli utenti di fornire informazioni sui collegamenti marittimi con la Corsica che utilizzano tra il porto di Marsiglia e i cinque porti corsi ([54]). Le domande da 2 a 6 miravano a raccogliere informazioni sul profilo dell'utente (categoria socioprofessionale, residente o non residente in Corsica, motivo/i

([50]) Il documento di supporto alla consultazione degli utenti escludeva una possibile concorrenza intermodale tra il trasporto marittimo e il trasporto aereo per gli spostamenti tra la Corsica e la Francia continentale, in quanto «gli elementi di valutazione delle aziende e un'analisi dei tempi di percorrenza, delle frequenze, dei prezzi e dell'affidabilità dei modi di trasporto inducono a escludere il trasporto aereo di passeggeri da tutto il mercato pertinente o da una sua parte».

([51]) Lo status di passeggero «residente in Corsica» è attribuito dall'OTC a chiunque attesti un domicilio principale in Corsica.

([52]) Secondo il documento di supporto alla consultazione pubblica, diversi fattori giustificavano tale distinzione, tra cui il fatto che i passeggeri residenti in Corsica beneficiano di una tariffa speciale e viaggiano più regolarmente degli altri passeggeri.

([53]) Un terzo questionario si rivolgeva anche agli studenti che viaggiano tra la Corsica e la Francia continentale. Tuttavia, poiché la Francia non ha constatato l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico per tale categoria di utenti, la presente decisione non conterrà alcuna analisi al riguardo.

([54]) Se l'utente utilizzava più rotte, doveva compilare un questionario per ciascuna rotta utilizzata.

dei viaggi ([55]), frequenza dei viaggi ([56]) ed esigenze associate al viaggio ([57])). Le domande da 7 a 9 chiedevano all'utente informazioni sulla sua soddisfazione in merito agli orari di partenza e di arrivo in Corsica (soddisfacenti o insoddisfacenti; se insoddisfacenti, il passeggero desiderava partire o arrivare prima o dopo?) e sulla frequenza dei servizi di trasporto marittimo offerti per i collegamenti marittimi utilizzati. Le domande da 10 a 14 riguardavano la tariffa dei servizi in questione riservata ai residenti in Corsica e miravano, in particolare, a comprendere se tale tariffa fosse adeguata o se dovesse essere modificata.

(106) Le domande da 15 a 19 invitavano l'utente a esprimersi sulle alternative al porto di Marsiglia cui poteva ricorrere. In particolare, tali domande miravano a determinare:

— se, al momento della prenotazione su una delle rotte da Marsiglia, l'utente valutasse anche altri collegamenti disponibili in altri porti continentali ([58]);

— il motivo principale della scelta del porto di Marsiglia rispetto ad altri porti continentali ([59]);

— se, in caso di ipotetico aumento dal 5 % al 10 % della tariffa per il trasporto marittimo verso il porto di Marsiglia, l'utente fosse disposto a ricorrere ai servizi di trasporto marittimo in un altro porto continentale (Tolone, Nizza o entrambi) per viaggiare dalla Corsica o verso quest'ultima;

— se l'utente avesse già fatto ricorso a rotte da Tolone o Nizza verso la Corsica dal 2019 (sì o no) e, in caso di risposta affermativa, specificando il motivo principale per la scelta di un altro porto continentale (Tolone o Nizza) anziché quello di Marsiglia ([60]).

(107) Le domande da 20 a 22 riguardavano l'intercambiabilità tra il trasporto marittimo e il trasporto aereo. Più precisamente, cercavano di determinare rispettivamente la frequenza con cui l'utente confrontava i voli e le traversate via mare al momento della prenotazione ([61]), il motivo principale della scelta di una traversata via mare anziché uno spostamento in aereo ([62]) e se, in caso di aumento della tariffa del trasporto marittimo tra il 5 % e il 10 %, l'utente fosse disposto a ricorrere ai servizi di trasporto aereo (sì o no).

(108) Per quanto riguarda i passeggeri-pazienti, il questionario loro rivolto comprendeva sia domande specifiche che domande identiche a quelle del questionario generale (considerando 103) ([63]). Tra le domande specifiche, la domanda 3 riguardava la fascia di età dell'utente, la domanda 4 concerneva il numero di tragitti andata-ritorno effettuati annualmente dall'utente, la domanda 5 verteva sulla presenza o meno di un accompagnatore, la domanda 6 riguardava la necessità di disporre di una cabina e di un parcheggio a bordo della nave, la domanda 7 verteva sul trattamento medico effettuato mentre la domanda 12 concerneva il livello di copertura dei costi connessi ai trattamenti medici da parte dell'assicurazione malattia.

(109) In generale, i questionari offrivano agli utenti la possibilità di fornire contributi liberi all'indirizzo e-mail consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Sintesi delle risposte ricevute

(110) Le autorità francesi affermano di aver ricevuto, a seguito della consultazione degli utenti, più di 1 000 risposte, di cui 987 utilizzabili (686 provenienti da passeggeri residenti in Corsica e 301 da passeggeri non residenti).

(111) Tuttavia, le autorità francesi hanno ricevuto solo 42 risposte al questionario rivolto ai passeggeri-pazienti. Dato lo scarso numero di risposte ricevute, le autorità francesi non hanno tenuto conto dei risultati di questa consultazione.

([55]) Le risposte proposte (diverse risposte possibili) erano le seguenti: visita di parenti o amici; viaggio turistico/ricreativo; viaggio di lavoro; viaggio per motivi medici; viaggio di studio; altro (in tal caso l'utente doveva specificare il motivo).
([56]) Le risposte proposte erano le seguenti: mai; una volta l'anno; da due a cinque volte l'anno; da sei a nove volte l'anno; più di dieci volte l'anno.
([57]) Le risposte proposte erano le seguenti: viaggio in cabina e con automobile al seguito; viaggio senza cabina e senza automobile al seguito; con automobile al seguito e senza cabina; in cabina e senza automobile al seguito.
([58]) Le risposte proposte erano le seguenti: non ho scelta (prenotazione obbligatoria); sistematicamente; non per determinati viaggi (specificare il tipo di viaggio per il quale non viene effettuato alcun confronto); mai.
([59]) Le risposte proposte erano le seguenti: la tariffa più bassa; gli orari della traversata; la qualità superiore del servizio; la vicinanza del porto alla mia destinazione; un abbonamento per questa rotta; il tipo di viaggio; altro (specificare).
([60]) Le risposte proposte erano: la tariffa più bassa; gli orari più adatti; la mia destinazione era più vicina al porto prescelto; non so; altro (specificare).
([61]) Le risposte proposte erano: sistematicamente; regolarmente; occasionalmente; mai.
([62]) Le risposte proposte erano le seguenti: la tariffa era più bassa; necessità di viaggiare con un veicolo al seguito; possibilità di viaggiare di notte in cabina; impossibilità di prendere l'aereo; altro (specificare).
([63]) Le domande da 1 a 2 e da 8 a 24 (ad eccezione della domanda 12) del questionario rivolto ai passeggeri-pazienti erano identiche a quelle del questionario rivolto a tutti i passeggeri.

(112) Dalla sintesi delle risposte al questionario rivolto a tutti i passeggeri, trasmessa dalle autorità francesi, risulta che:

— i residenti e i non residenti viaggiano, in entrambi i casi, principalmente (quasi il 60 %) tra le due e le cinque volte l'anno tra la Corsica e il continente via nave ([64]);

— il 95 % dei residenti e il 93 % dei non residenti dichiara di dover viaggiare in cabina e con automobile al seguito su tutte le rotte;

— i motivi principali per cui i residenti viaggiano sono le visite di parenti (72 %), il turismo (56 %) e il lavoro (29 %) o gli spostamenti per motivi medici (23 %). Per i passeggeri non residenti, i soli motivi di viaggio sono il turismo (56 %) e le visite di parenti (52 %) ([65]);

— i residenti e i non residenti sono largamente favorevoli agli orari di partenza e di arrivo in Corsica in vigore al momento della consultazione degli utenti (più dell'80 % di pareri favorevoli in entrambi i casi su tutte le rotte);

— la frequenza dei collegamenti marittimi tra Marsiglia e la Corsica in vigore al momento della consultazione degli utenti soddisfa in larga misura le esigenze dei passeggeri residenti (57 %) e non residenti (65 %) ([66]).

(113) La sintesi mostra inoltre che il 54 % dei passeggeri residenti (41 % dei non residenti) confronta sistematicamente i collegamenti disponibili nel porto di Marsiglia e in altri porti continentali ([67]). Tuttavia i tassi di confronto variano da una rotta all'altra: per alcune rotte, come Marsiglia-L'Île-Rousse o Marsiglia-Porto Vecchio, il confronto sistematico con altri collegamenti disponibili nei porti continentali è effettuato rispettivamente dal 70 % e 60 % degli intervistati residenti (66 % e 35 % dei non residenti), mentre per il collegamento Marsiglia-Propriano i tassi di confronto sono bassi ([68]).

(114) Inoltre, sia per i passeggeri residenti che per quelli non residenti e indipendentemente dalla rotta in esame, il motivo principale della scelta del porto di Marsiglia è la sua vicinanza alla loro destinazione finale (rispettivamente 53 % e 50 %). In caso di ipotetico aumento del prezzo del collegamento marittimo da Marsiglia tra il 5 e il 10 %, almeno il 60 % degli intervistati (residenti e non residenti) si dichiara pronto a passare al porto di Tolone, di cui il 35 % anche a Nizza ([69]). Infine, nel 2019 quasi il 70 % degli intervistati residenti ha fatto ricorso ai porti di Tolone o Nizza per i viaggi dalla/verso la Corsica (rispetto al 52 % degli intervistati non residenti) ([70]). Il motivo per cui gli utenti hanno utilizzato questi altri due porti è principalmente la disponibilità di una tariffa di trasporto marittimo inferiore a Tolone o Nizza (57 % dei residenti, 56 % dei non residenti) ([71]).

([64]) Il 59 % dei passeggeri residenti (57 % per i non residenti) dichiara di viaggiare in media tra le due e le cinque volte l'anno. Il 29 % dei passeggeri residenti viaggia una volta l'anno (38 % per i non residenti). I passeggeri che viaggiano almeno più di sei volte l'anno sono la minoranza (12 % per i residenti, 5 % per i non residenti). Il collegamento Marsiglia-Propriano presenta statistiche piuttosto simili.

([65]) Il collegamento Marsiglia-Propriano presenta statistiche piuttosto simili, sebbene gli spostamenti per turismo siano meno importanti per i passeggeri residenti (46 %), mentre gli spostamenti per le visite di parenti (80 %), gli spostamenti per motivi medici (27 %) e i viaggi di lavoro (26 %) sono superiori alla media. Analogamente, per i passeggeri non residenti, gli spostamenti per turismo sono superiori alla media (63 %) e quelli per le visite di parenti sono inferiori (44 %).

([66]) Sul collegamento Marsiglia-Propriano, le statistiche sono complessivamente simili alla media.

([67]) Per contro, il 20 % degli intervistati residenti (35 % dei non residenti) non effettua mai confronti e viaggia solo da/verso Marsiglia. Il 20 % dei residenti (21 % dei non residenti) non ha la possibilità di effettuare confronti (prenotazione obbligatoria) e il 5 % dei residenti (3 % dei non residenti) effettua il confronto solo per alcuni viaggi.

([68]) Il 31 % degli intervistati residenti (27 % dei non residenti) effettua un confronto sistematico, mentre il 44 % (50 %) non effettua mai confronti.

([69]) Tali percentuali sono inferiori per il collegamento Marsiglia-Propriano, in quanto oltre la metà degli intervistati non sarebbe passata ad altri porti continentali.

([70]) Questa percentuale è valida per tutte le rotte verso la Corsica, a eccezione di Propriano, in cui oltre il 60 % degli intervistati che utilizza la rotta Marsiglia-Propriano ha dichiarato di non aver utilizzato altri porti continentali per recarsi a Propriano e viceversa nel 2019.

([71]) Questa percentuale è molto più bassa per il collegamento Marsiglia-Propriano, poiché solo il 40 % degli intervistati tiene conto della disponibilità di una tariffa più bassa negli altri porti e la vicinanza del porto alla destinazione finale costituisce anch'essa un altro motivo principale per il ricorso a collegamenti da/verso altri porti continentali (25 % degli intervistati).

(115) Infine, per quanto riguarda l'intercambiabilità tra trasporto aereo e trasporto marittimo, dalla consultazione degli utenti è emerso che il 56 % dei passeggeri residenti (79 % dei non residenti) non confronta o confronta poco i voli in aereo con i viaggi in nave al momento della prenotazione ([72]). Queste percentuali sono più elevate per alcuni collegamenti, come ad esempio Marsiglia-Propriano ([73]). In risposta alla domanda 21 (considerando 107), il motivo principale della scelta del collegamento marittimo piuttosto che del tragitto aereo è ampiamente spiegata, su tutte le rotte, dalla necessità di viaggiare con un veicolo al seguito, sia per i passeggeri residenti in Corsica (83 % degli intervistati) che per i non residenti (76 %). Per quanto riguarda la possibilità di passare al trasporto aereo in caso di ipotetico aumento della tariffa marittima tra il 5 e il 10 %, poco più della metà degli intervistati dichiara che non effettuerebbe tale passaggio ([74]).

3.4.2.1.1.2. Risultati della consultazione dei porti

3.4.2.1.1.2.1. Domande inviate

(116) Il questionario che accompagnava la consultazione dei porti comprendeva tre parti relative al trasporto passeggeri.

(117) La prima parte del questionario (domande da 1.1 a 1.5) invitava i gestori dei porti a fornire osservazioni sulle caratteristiche della domanda espressa dagli utenti, quali considerate e presentate nel documento di supporto alla consultazione degli utenti (considerando 95). Più precisamente, la prima parte chiedeva a tali gestori di:

— fornire osservazioni sulla distinzione tra passeggeri residenti, passeggeri non residenti e passeggeri-pazienti;

— indicare, sulla base delle loro conoscenze del mercato, l'estensione del bacino di utenza del loro porto;

— indicare se ritenessero la loro infrastruttura portuale non intercambiabile con quella di altri porti per la totalità o una parte dei passeggeri tra la Corsica e il continente;

— fornire osservazioni sul livello di concorrenza, attuale e su un periodo di sette anni, tra i porti per il trasporto di passeggeri.

(118) Con la seconda parte del questionario è stato chiesto ai gestori dei porti di fornire una descrizione completa dell'infrastruttura portuale che avrebbero potuto destinare ai servizi di trasporto marittimo tra la Corsica e il continente.

(119) La terza parte (domande da 4.1 a 4.8) chiedeva essenzialmente ai gestori dei porti informazioni sulla capacità delle loro infrastrutture di gestire il traffico passeggeri. Più specificamente, invitava i porti a indicare:

— se le loro infrastrutture disponessero o meno di spazi dedicati al trasporto regolare di passeggeri ([75]);

— il tipo di navi che potevano accogliere ([76]);

— se le loro infrastrutture trattassero attualmente traffici regolari di passeggeri ([77]);

([72]) Più precisamente, secondo la sintesi della consultazione degli utenti, il 33 % dei residenti non confronta mai il trasporto aereo con quello marittimo; il 23 % lo fa occasionalmente; il 13 % lo fa regolarmente e il 31 % lo fa sistematicamente. Per i non residenti, il 64 % non effettua mai confronti; il 15 % lo fa occasionalmente; il 7 % regolarmente e il 14 % sistematicamente.

([73]) Quasi l'80 % degli intervistati per il collegamento Marsiglia-Propriano non confronta o confronta poco i tragitti via mare con i tragitti in aereo.

([74]) Per il collegamento Marsiglia-Propriano, oltre il 60 % degli intervistati non sarebbe passata al trasporto aereo.

([75]) La domanda invitava i gestori a specificare i) le dimensioni dei terrapieni; ii) la disponibilità dei terrapieni per un traffico regolare con la Corsica; iii) la possibilità di dedicare i terrapieni su base quotidiana o settimanale a un traffico regolare con la Corsica; e iv) se fossero disponibili terminal per un traffico regolare con la Corsica.

([76]) La domanda invitava i gestori a specificare i) il numero di banchine disponibili, ii) le ore di accoglienza in funzione della capacità della nave, iii) le misure ambientali attuate.

([77]) La domanda invitava i gestori a specificare i) la capacità quotidiana di accoglienza in termini di passeggeri; ii) le ore di accoglienza per i passeggeri; iii) il numero di passeggeri che possono essere serviti all'ora al momento dell'imbarco o dello sbarco.

— se le loro infrastrutture potessero essere sede di tragitti andata-ritorno quotidiani ([78]) e non quotidiani ([79]) di trasporto passeggeri;

— se i gestori dei porti fossero in grado di garantire un numero di tragitti andata-ritorno quotidiani e/o settimanali per i collegamenti marittimi della Corsica per il trasporto di passeggeri ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Sintesi delle risposte ricevute

(120) Le autorità francesi hanno raccolto i contributi dei gestori dei porti di Tolone (CCI del Var) e Nizza (CCI di Nizza Costa Azzurra). Le autorità francesi hanno inoltre spiegato, nel corso del procedimento formale di indagine, che il gestore del porto di Marsiglia (l'ente «Grand Port Maritime de Marseille») aveva già fornito un contributo libero il 21 dicembre 2021 nel quadro della consultazione degli utenti e che ha presentato lo stesso contributo in risposta alla consultazione dei porti, senza rispondere specificamente al questionario previsto nel quadro della consultazione dei porti. Ciononostante le autorità francesi hanno spiegato che il contributo del porto di Marsiglia conteneva le informazioni pertinenti richieste nel quadro del questionario destinato ai porti ([81]).

(121) Per quanto riguarda la prima parte del questionario, nessuno dei tre porti ha contestato la distinzione tra le diverse categorie di passeggeri individuate dalla Francia. Per quanto riguarda il loro bacino di utenza, i porti di Marsiglia e Tolone ritengono di attrarre clienti da tutta la Francia e oltre, mentre il porto di Nizza indica che il suo bacino di utenza è innanzitutto regionale.

(122) Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, i tre porti ritengono che le proprie infrastrutture portuali siano tra loro intercambiabili. Quanto alle condizioni di concorrenza tra i porti continentali, i porti di Tolone e Marsiglia si dichiarano in aperta concorrenza mentre il porto di Tolone sostiene di essere «*leader indiscusso nel settore del trasporto di passeggeri*». Sottolineano, in modo analogo allo stesso gestore del porto di Nizza, che quest'ultimo si trova in secondo piano rispetto a Marsiglia e Tolone, a causa di un calo significativo del traffico passeggeri negli ultimi anni.

(123) Per quanto riguarda la terza parte del questionario:

— *il gestore del porto di Marsiglia* dichiara di disporre di 13 posti di ormeggio in grado di accogliere il traffico passeggeri verso la Corsica. Cinque di essi sono già interamente dedicati al traffico verso la Corsica nel quadro delle CCSP 2021-2022 mentre gli altri otto possono essere assegnati in via aggiuntiva. Il porto può quindi accogliere un traffico regolare di passeggeri. Inoltre il porto di Marsiglia spiega nel suo contributo che l'accesso alle navi è agevole sia per i passeggeri con veicoli al seguito che per i pedoni ([82]). Infine il porto di Marsiglia afferma di essere in grado di offrire servizi di riparazione navale che permettono di garantire interventi tecnici immediati;

([78]) La domanda invitava i gestori a specificare i) il numero di possibili scali al giorno; ii) le durate minime e massime degli scali; iii) le norme per l'assegnazione dei posti di ormeggio.

([79]) La domanda invitava i gestori a specificare i) il numero di scali possibili nell'arco di una settimana; ii) le durate minime e massime di tali scali nonché iii) le regole per l'assegnazione dei posti di ormeggio.

([80]) La domanda invitava i gestori a specificare il numero di scali garantiti.

([81]) Il contributo dell'ente «Grand Port Maritime de Marseille» descrive: i collegamenti a terra del porto per il traffico merci e passeggeri; le rotte marittime e la catena logistica del trasporto merci tra la Corsica e il continente; le infrastrutture portuali, marittime e terrestri del porto di Marsiglia; l'impronta ambientale del passaggio in porto; i servizi connessi, la sicurezza e la protezione degli impianti portuali; la certezza del diritto dei terminal delle società di navigazione dedicati al traffico con la Corsica.

([82]) I passeggeri con veicoli al seguito hanno accesso al porto attraverso un ingresso situato nelle immediate vicinanze dei posti di ormeggio dedicati ai collegamenti con la Corsica (l'intero tragitto dall'ingresso fino all'accesso alla nave si percorre in meno di mezz'ora). Il porto di Marsiglia dispone di una zona d'imbarco di quasi 30 500 m² per i veicoli, una parte dei quali è coperta. Il tasso di utilizzo delle aree di parcheggio è del 50 % in bassa stagione e fino al 90 % per i picchi estivi. Tuttavia il porto di Marsiglia spiega che, dopo il trasferimento delle rotte regolari internazionali in un altro terminal del porto, le aree di parcheggio per il traffico verso la Corsica possono ora essere ampliate. Quanto ai pedoni, il porto di Marsiglia specifica che i terminal marittimi di Joliette e Arenc si trovano nelle immediate vicinanze del centro urbano e sono perfettamente serviti dai trasporti pubblici.

— *il gestore del porto di Tolone* afferma che le sue infrastrutture portuali gli consentono di gestire un traffico regolare di passeggeri, ma solo presso il terminal di Tolone-Port de Commerce, dato che il traffico passeggeri è vietato nei due terminal di Brégaillon. Afferma che Tolone-Port de Commerce dispone di aree dedicate a tale traffico, con una superficie di terrapieni pari a 24 000 m². Tuttavia il gestore avverte che, dato l'attuale livello di occupazione di queste aree da parte di Corsica Ferries (80 %), non può garantire la possibilità di destinarle quotidianamente a un traffico regolare con la Corsica ([83]). Tolone-Port de Commerce dispone di tre posti di ormeggio per le navi passeggeri. Questo terminal è in grado di gestire l'imbarco o lo sbarco di 2 000 passeggeri/ora e di accogliere fino a tre scali lunghi al giorno. Il gestore dichiara di non poter garantire tragitti andata-ritorno quotidiani ai passeggeri per i collegamenti con la Corsica;

— *il gestore del porto di Nizza* dichiara che le sue infrastrutture portuali permettono di accogliere un traffico regolare di passeggeri. Tali infrastrutture dispongono di terrapieni con una superficie pari a 25 900 m². Sono disponibili quattro posti di ormeggio. Il gestore dichiara inoltre che il porto può accogliere fino a otto scali brevi al giorno. Il porto di Nizza afferma di poter garantire fino a quattro tragitti andata-ritorno quotidiani di collegamento con la Corsica per i passeggeri.

(124) Inoltre, nel corso del procedimento formale di indagine, le autorità francesi hanno altresì spiegato che il gestore dei porti della Corsica, la CCI della Corsica, aveva anche fornito un contributo libero il 7 gennaio 2022 nel quadro della consultazione degli utenti. Tale contributo libero forniva informazioni sulle caratteristiche dei cinque porti corsi utilizzati per i collegamenti marittimi della Corsica.

(125) La CCI della Corsica non segnala alcun vincolo particolare al trasporto di passeggeri. Sottolinea tuttavia l'elevato livello di congestione riscontrato dai porti corsi, in particolare i porti di Bastia (situazione critica tutto l'anno), Ajaccio e Porto Vecchio (elevati livelli di congestione durante il periodo estivo).

3.4.2.1.1.3. Conclusioni della relazione Gecodia sulle domande qualitative dei passeggeri

(126) Oltre alle consultazioni pubbliche, le autorità francesi hanno anche incaricato la società Gecodia di effettuare ulteriori analisi della domanda di collegamenti marittimi con la Corsica espressa dai passeggeri. Le conclusioni di tali analisi sono descritte nelle sottosezioni seguenti.

3.4.2.1.1.3.1. Domanda di trasporto marittimo non soddisfatta dal trasporto aereo

(127) In via preliminare, la relazione Gecodia ha analizzato se, dal punto di vista dei passeggeri, un viaggio in aereo potesse essere considerato intercambiabile con un viaggio in nave per soddisfare l'esigenza di trasporto tra la Corsica e la Francia continentale. La relazione conclude che non lo era.

(128) La relazione Gecodia fonda questa conclusione, *in primo luogo*, sulla prassi decisionale della Commissione europea ([84]) secondo cui l'intercambiabilità è quasi inesistente nel caso di passeggeri che viaggiano con veicolo al seguito o con bagagli di grandi dimensioni. È il caso della Corsica, in quanto il rapporto tra il numero di passeggeri e il numero di veicoli leggeri di qualsiasi tipo a bordo delle navi è di circa 0,7 per i passeggeri residenti e di 0,4 per i passeggeri non residenti ([85]).

(129) *In secondo luogo*, la relazione Gecodia rimanda ai risultati della consultazione degli utenti, che tendono in larga misura a dimostrare l'assenza di intercambiabilità tra trasporto aereo e marittimo dal punto di vista degli utenti (considerando 115).

([83]) Nella sua risposta, la CCI del Var afferma: «Poiché gestiamo già oltre 1,3 milioni di passeggeri con la Corsica attraverso il servizio non contemplato dalla CCSP di Corsica Ferries e oltre 400 000 passeggeri per altre destinazioni insulari europee attraverso servizi anch'essi gestiti da Corsica Ferries presso il solo terminal di [Tolone-Port de Commerce], e siccome gli amministratori locali hanno chiesto la limitazione di tali flussi ai volumi gestiti tra il 2019 e il 2021 (vale a dire al massimo 2 milioni di passeggeri), risulta molto difficile prevedere di affiancare a questa attività esistente e altamente consolidata un'attività complementare in linea con gli obblighi della CCSP (e in particolare la possibilità di gestire il trasporto di merci per tutto l'anno)».

([84]) Le autorità francesi fanno riferimento a una decisione della Commissione europea del 9 ottobre 2013, COMP/M.6796 Aegean/Olympic II (GU C 25 del 24.1.2015), punto 85.

([85]) Ciò significa che, in media, si conta un'automobile per ciascun passeggero residente e un'automobile per quasi due passeggeri non residenti, il che, secondo la Francia, è coerente con lo spostamento medio di una coppia con veicolo al seguito.

(130) *In terzo luogo*, la relazione Gecodia rileva che i viaggi in nave sono nettamente più lunghi dei viaggi in aereo (tra le 6 e le 12 ore a seconda dei porti, principalmente di notte, rispetto a 1 ora in aereo) ([86]). Lo stesso vale per le frequenze, in quanto i voli sono notevolmente più frequenti rispetto ai collegamenti marittimi ([87]). Pertanto, secondo la relazione Gecodia, un viaggio in nave non può essere considerato come un'alternativa per i passeggeri con vincoli di carattere temporale.

(131) Sulla base della relazione Gecodia, le autorità francesi hanno concluso che esisteva una domanda qualitativa di trasporto *marittimo* espressa da residenti e non residenti corsi che viaggiano tra la Corsica e la Francia continentale.

3.4.2.1.1.3.2. Domanda di trasporto marittimo distinta a seconda del luogo di residenza del passeggero (residente in Corsica/non residente in Corsica)

(132) Per quanto riguarda il trasporto marittimo di passeggeri, la relazione Gecodia ha analizzato l'eventuale esistenza di una domanda sostanzialmente diversa a seconda del profilo degli utenti o della scelta del loro porto continentale di arrivo.

(133) La relazione Gecodia conclude anzitutto che, per quanto riguarda il trasporto marittimo di passeggeri tra la Corsica e la Francia continentale, occorre distinguere tra passeggeri residenti in Corsica e passeggeri non residenti. Secondo la relazione Gecodia:

— il principio di continuità territoriale impone l'offerta di un servizio di trasporto rivolto ai residenti corsi al fine di attenuare i vincoli dell'insularità e consentire loro di recarsi sul continente. I passeggeri residenti beneficiano quindi di una tariffa speciale imposta dal regime OSP 2019 ([88]);

— le tariffe proposte dalle società di navigazione differiscono notevolmente tra le due categorie di passeggeri (residenti e non residenti). Secondo la relazione Gecodia, il prezzo del biglietto applicato ai passeggeri non residenti è in effetti caratterizzato da una notevole variazione stagionale, mentre il prezzo del biglietto per i residenti è stabile tutto l'anno. Inoltre alcune società di navigazione, come Corsica Ferries, avrebbero applicato di propria iniziativa tariffe per residenti, al di là degli obblighi di legge, in particolare sulle rotte tra l'Italia e la Corsica. Di conseguenza, le stesse società di navigazione avrebbero distinto tra passeggeri residenti e passeggeri non residenti;

— i passeggeri residenti avrebbero comportamenti e preferenze diversi, come confermato, secondo le autorità francesi, dai risultati della consultazione degli utenti. La domanda di trasporto marittimo da parte dei residenti sarebbe espressa tutto l'anno: tra il 30 % e il 39 % degli spostamenti dei passeggeri residenti è rilevato tra novembre e marzo, vale a dire durante la bassa stagione, mentre i non residenti sono presenti principalmente durante la stagione turistica (tra l'80 % e il 94 % degli spostamenti dei non residenti). Analogamente, quasi tutti i residenti sono favorevoli alle partenze serali, che sono invece preferite solo da due terzi dei non residenti ([89]).

(134) Per questi motivi, i residenti corsi avrebbero espresso, in definitiva, una domanda di trasporto marittimo diversa da quella dei non residenti.

([86]) Secondo la relazione Gecodia, l'82 % dei collegamenti tra la Corsica e la Francia continentale avviene di notte, con una durata di navigazione pari a 10-12 ore. Per i collegamenti marittimi diurni, principalmente su Nizza e in misura residua su Tolone, le tempistiche di navigazione sono solitamente comprese tra le 5 e le 8 ore.

([87]) Secondo la relazione Gecodia, gli aeroporti di Ajaccio e Bastia sono serviti tutto l'anno da tre voli andata-ritorno al giorno con Marsiglia e due con Nizza (fino a tre in alta stagione). Gli aeroporti di Calvi e Figari sono serviti da due voli andata-ritorno al giorno con Marsiglia e un volo con Nizza. Sul versante marittimo, in alta o bassa stagione, solo i porti di Ajaccio e Bastia sono collegati almeno quotidianamente con Marsiglia o Tolone.

([88]) Le autorità francesi affermano che l'introduzione del regime OSP 2019 rispondeva a un'esigenza di servizio pubblico precedentemente individuata dalla CdC, espressa dagli utenti (residenti corsi), e che il mercato non era in grado di soddisfare senza obblighi in materia di servizio pubblico.

([89]) Secondo la relazione Gecodia, tale conclusione vale solo per le rotte tra Tolone e i porti corsi: il 91 % dei residenti viaggia la sera tra Tolone e i porti corsi, rispetto al 67 % dei passeggeri non residenti. Nel porto di Marsiglia le partenze sono fisse e avvengono solo alle ore 19, per cui non vi sono partenze di giorno. Nel porto di Nizza il 19 % dei residenti viaggia la sera, rispetto al 15 % dei non residenti.

(135) Inoltre, da un punto di vista geografico, secondo la relazione Gecodia:

— i passeggeri *non residenti* non fanno alcuna distinzione tra i porti continentali di Marsiglia, Nizza e Tolone nella scelta del collegamento marittimo tra la Corsica e la Francia continentale. Di conseguenza, i passeggeri non residenti ritengono che questi tre porti siano intercambiabili per la loro esigenza di trasporto marittimo;

— i passeggeri *residenti* ritengono che i porti di Marsiglia e Tolone siano intercambiabili per la loro esigenza di trasporto marittimo, così come i porti di Tolone e Nizza. Invece i porti di Marsiglia e Nizza non sono secondo loro intercambiabili, poiché la distanza tra questi due porti è superiore a 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Domanda specifica di trasporto marittimo espressa dai passeggeri-pazienti

(136) Le autorità francesi hanno proposto un questionario specifico per i passeggeri-pazienti, al fine di individuare eventualmente le caratteristiche della domanda espressa da questa categoria di utenti. Hanno ricevuto un numero limitato di risposte a tale questionario (considerando 111). Le autorità francesi hanno quindi effettuato un'analisi supplementare, tramite Gecodia, al fine di verificare l'esistenza o meno di una domanda specifica espressa dai passeggeri-pazienti.

(137) La relazione Gecodia ricorda innanzitutto il quadro giuridico che disciplina gli spostamenti per motivi medici tra la Corsica e il continente. Spiega che i trasporti sanitari tra la Corsica e il continente sono oggetto di una politica congiunta delle autorità pubbliche. Pertanto, la CdC, lo Stato (attraverso l'agenzia sanitaria regionale della Corsica) e l'assicurazione malattia (attraverso le casse primarie di assicurazione malattia del dipartimento Corse-du-Sud, 2A, e del dipartimento Haute-Corse, 2B, «**CPAM**») hanno attuato azioni concertate per ridurre gli ostacoli all'accesso all'assistenza sanitaria per i corsi che devono ricevere o proseguire cure che non sono offerte in Corsica.

(138) Secondo la relazione Gecodia, le norme che disciplinano la copertura finanziaria dei trasporti si basano sugli articoli da R. 322-10 a R. 322-10-9 del codice della previdenza sociale francese («**CSS**»). L'articolo R. 322-10 del CSS elenca i casi in cui le spese di trasporto di un assicurato, che è obbligato a viaggiare per ricevere cure o sottoporsi agli esami adeguati al suo stato di salute, possono essere coperte dall'assicurazione malattia ([90]). Tra essi figura la situazione in cui l'assicurato utilizza i trasporti per recarsi in un luogo distante oltre 150 km, come nel caso di un assicurato che viaggia dalla Corsica verso il continente per ricevere cure. L'articolo R. 322-10-2 del CSS precisa che, in ogni caso, la copertura delle spese di trasporto da parte dell'assicurazione malattia «è subordinata alla presentazione, da parte dell'assicurato, della prescrizione medica di trasporto e di una fattura emessa dal vettore o di un documento giustificativo di trasporto. La prescrizione medica indica il motivo del trasporto e il modo di trasporto considerato […]».

([90]) L'articolo R. 310-10 del CSS stabilisce che «sono coperte le spese di trasporto dell'assicurato o dell'avente diritto che è obbligato a spostarsi:
1. Per ricevere cure o sottoporsi agli esami idonei per il suo stato di salute nei casi seguenti:
   a) trasporto legato a un ricovero ospedaliero;
   b) trasporto legato ai trattamenti o agli esami prescritti in applicazione dell'articolo L. 324-1 per pazienti riconosciuti affetti da una malattia di lunga durata e che presentano una delle menomazioni o incapacità definite dalle linee guida per le prescrizioni di cui all'articolo R. 322-10-1;
   c) trasporto in ambulanza motivato dallo stato di salute del paziente alle condizioni previste dal decreto citato nell'articolo R. 322-10-1;
   d) trasporto in un luogo distante oltre 150 chilometri alle condizioni di cui agli articoli R. 322-10-4 e R. 322-10-5;
   e) trasporto in serie, se il numero di spostamenti prescritti per uno stesso trattamento è almeno pari a quattro per un periodo di due mesi e ogni trasporto è effettuato verso un luogo distante oltre 50 chilometri;
   f) trasporto legato a cure o trattamenti nei centri di cui all'articolo L. 312-1, paragrafo I, punto 3°, del codice degli interventi sociali e delle famiglie e nei centri medico-psico-pedagogici, di cui all'articolo L. 160-14, punto 19°, del presente codice. […]».

(139) La relazione Gecodia conclude che è il medico a determinare il modo di trasporto più adatto per il paziente, in funzione del suo stato di salute e del suo livello di autonomia (articolo L. 322-5 del CSS), e che tale scelta è a sua volta subordinata all'approvazione preventiva delle CPAM. Inoltre l'articolo R. 322-10-4 del CSS impone di effettuare un controllo medico per verificare che le cure non possano essere prestate in una struttura situata a una distanza non superiore a 150 km. In altre parole, secondo la relazione Gecodia, sono quindi coperte solo le spese di trasporto per specialità o cure non disponibili in Corsica. Infine l'articolo R. 322-10-5 del CSS precisa che il rimborso delle spese di trasporto è calcolato in base alla distanza che intercorre tra il luogo di presa in carico del paziente e la struttura sanitaria prescritta adeguata più vicina.

(140) Sulla base di tali elementi, le autorità francesi hanno tratto due conclusioni.

(141) *In primo luogo*, il modo di trasporto utilizzato, vale a dire la nave o l'aereo, è prescritto dal medico e subordinato al consenso delle CPAM ai fini del rimborso delle spese di trasporto. Il passeggero-paziente non può quindi scegliere il modo di trasporto se desidera ottenere il rimborso delle spese di trasporto.

(142) Le autorità francesi ritengono che questo fattore giustifichi qualsiasi eventuale assenza di intercambiabilità tra il trasporto aereo e il trasporto marittimo dal punto di vista dei passeggeri-pazienti. La scelta dell'uno o dell'altro modo di trasporto è in effetti imposta loro in virtù del quadro giuridico nazionale che disciplina il rimborso delle spese mediche.

(143) *In secondo luogo*, gli spostamenti per motivi medici coperti dall'assicurazione malattia riguardano pazienti che non possono trovare cure adeguate in Corsica e che, pertanto, hanno una necessità imperativa di recarsi sul continente per ricevervi le cure adeguate. La relazione Gecodia precisa che le cure adeguate devono essere fornite, per legge, dal centro medico geograficamente più vicino al luogo di presa in carico del paziente in Corsica. In tal senso, la relazione Gecodia si basa sull'ipotesi che i passeggeri-pazienti siano molto sensibili alle distanze e tendano a privilegiare i porti delle città in cui è situato il centro di assistenza sanitaria prescritto più vicino, al fine di evitare che le spese di viaggio non siano rimborsate, o siano rimborsate solo parzialmente, dalle CPAM.

(144) La relazione Gecodia indica che diverse cure mediche, legate alle attività di ricovero ospedaliero in Medicina, Chirurgia e Ostetricia («**MCO**»), follow-up e riabilitazione («Soins de Suite et Réadaptation», «**SSR**») e psichiatria («**PSI**»), non sono disponibili in Corsica. Le autorità francesi hanno confermato l'esistenza di un flusso di pazienti residenti in Corsica verso il continente per ricevere cure MCO, SSR o PSI, sulla base dei dati raccolti presso l'agenzia tecnica d'informazione sui ricoveri ospedalieri («Agence technique de l'information sur l'hospitalisation», «**ATIH**») per il periodo 2015-2020. Tali dati, forniti nella relazione Gecodia, indicano che in media quasi 15 000 ricoveri ospedalieri (MCO) all'anno sono stati effettuati da residenti corsi nella Francia continentale, di cui due terzi nel dipartimento Bouches-du-Rhône (Marsiglia), quasi 34 000 giorni all'anno legati ad attività SSR sono stati trascorsi da residenti corsi nella Francia continentale, metà dei quali nel dipartimento Bouches-du-Rhône e quasi 1 700 trattamenti PSI all'anno sono stati erogati ai residenti corsi, di cui quasi la metà nel dipartimento Bouches-du-Rhône.

(145) Sulla base di tali elementi, la relazione Gecodia conclude che i passeggeri-pazienti esprimono una domanda specifica di trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale, tenendo conto in particolare delle condizioni di rimborso delle spese di trasporto e dell'ubicazione dei centri di assistenza sanitaria adeguati per ricevervi cure non disponibili in Corsica.

(146) Inoltre la relazione Gecodia ha esaminato le esigenze dei passeggeri-pazienti sotto il profilo della destinazione nella Francia continentale.

(147) In tale contesto, le autorità francesi hanno chiesto alle CPAM di fornire loro dati sul numero di richieste di approvazione preventiva che hanno accettato per la copertura delle spese di trasporto da parte dell'assicurazione malattia. Secondo i dati ottenuti dalla CPAM 2A (oltre 15 000 autorizzazioni concesse) ([91]), più dell'80 % riguardava uno o più trasporti verso Marsiglia, rispetto a meno del 14 % verso Nizza, l'1,1 % verso Parigi e meno dello 0,3 % verso Tolone ([92]).

([91]) Diversamente da quanto indicato dalla Commissione al considerando 79 della decisione di avvio, la CPAM 2A ha fornito alle autorità francesi 15 237 richieste di approvazione preventiva convalidate dalla CPAM 2A tra il 17 settembre 2020 e il 31 dicembre 2021 (non 8 000).

([92]) La relazione Gecodia fa inoltre riferimento a dati ottenuti dalla CPAM 2B raccolti a loro volta presso […] (*) [(*): informazione riservata], da cui si evince che oltre il 75 % degli spostamenti per motivi medici in aereo è stato effettuato verso Marsiglia, rispetto a meno del 25 % verso Nizza.

(148) La relazione Gecodia ha quindi concluso che i passeggeri-pazienti possono esprimere una domanda solo per i porti continentali vicini alla loro destinazione finale sul continente (strutture di cura prescritte). La stragrande maggioranza dei passeggeri-pazienti si reca a Marsiglia.

3.4.2.1.2. Individuazione della domanda quantitativa espressa dai passeggeri del trasporto marittimo

3.4.2.1.2.1. Individuazione della domanda quantitativa dei passeggeri residenti e non residenti corsi

(149) Per quantificare la domanda espressa dai passeggeri (residenti e non residenti corsi), le autorità francesi si sono basate sia su dati storici che su proiezioni per il periodo 2023-2030.

(150) Le autorità francesi hanno analizzato la domanda storica dei passeggeri residenti e non residenti corsi sulla base dei dati disponibili tra il 2016 e il 2021. Per quanto riguarda la domanda prevista per il periodo 2023-2030, le autorità francesi hanno formulato proiezioni basate sulla domanda osservata nel 2019 (in quanto il 2020 e il 2021 hanno subito l'impatto della crisi legata alla pandemia di COVID-19). Hanno stimato l'evoluzione della domanda di trasporto marittimo dei passeggeri residenti e non residenti sulla base del tasso di crescita medio annuo della domanda di trasporto a lungo termine (2015-2030) pubblicato dal ministero della Transizione ecologica nel luglio 2016 ([93]) e aggiornato nell'ottobre 2021 ([94]).

(151) La domanda di trasporto marittimo prevista per il 2030 è presentata nella Tabella 14.

Tabella 14

Domanda dei passeggeri per rotta nel 2030

	2030 Passeggeri non residenti (area di Marsiglia, Tolone e Nizza)	2030 Passeggeri residenti (area di Marsiglia e Tolone)	2030 Totale
Ajaccio	1 050 000	45 000	**1 095 000**
Bastia	950 000	35 000	**985 000**
Porto Vecchio	200 000	7 500	**207 500**
Propriano	50 000	4 000	**54 000**
L'Île-Rousse	325 000	5 500	**330 500**

Fonte: relazione Gecodia, tabelle da 43 a 44.

3.4.2.1.2.2. Individuazione della domanda quantitativa dei passeggeri-pazienti

(152) Per quanto riguarda i passeggeri-pazienti, le autorità francesi non disponevano direttamente dei dati sul volume di trasporto dei pazienti e dei loro accompagnatori, sulla loro destinazione e sul modo di trasporto utilizzato. A tale riguardo, la relazione Gecodia precisa che sono state interpellate l'agenzia sanitaria regionale della Corsica e le CPAM in merito a tali dati. L'agenzia sanitaria regionale della Corsica ha dichiarato di non disporre di tali informazioni. Le CPAM hanno precisato che il loro sistema informativo non consentiva di disporre di dati affidabili e completi.

([93]) Cfr. lo studio del ministero della Transizione ecologica del luglio 2016 dal titolo «Projections de la demande de transport sur le long terme», disponibile all'indirizzo https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf (consultato il 18 ottobre 2024). Tale studio precisa che i risultati complessivi dell'evoluzione della domanda e del traffico riguardanti il trasporto così calcolati sono destinati a costituire la base per l'elaborazione di proiezioni del traffico a livello locale che saranno effettuate dai servizi decentrati del ministero o dai gestori di infrastrutture, al fine di analizzare il futuro delle regioni nonché di valutare politiche pubbliche e progetti di infrastrutture di trasporto. Lo studio fornisce proiezioni per il 2030 e il 2050.

([94]) Cfr. lo studio dell'ottobre 2021 volto ad aggiornare lo studio del 2016, che tiene conto in particolare dell'impatto dell'adozione di nuovi testi in materia ambientale. L'aggiornamento è disponibile all'indirizzo seguente: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (consultato il 18 ottobre 2024).

(153) Le autorità francesi hanno pertanto effettuato una stima di tali spostamenti mediante dati indiretti.

(154) Le autorità francesi si sono basate innanzitutto sui dati dell'ATIH (considerando 144) relativi al numero di trattamenti o ricoveri sanitari (per cure non disponibili in Corsica) registrati in favore di residenti corsi nella Francia continentale (e più precisamente nella regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra, dove si trovano le città di Marsiglia, Tolone e Nizza). Le autorità francesi hanno stimato il numero di passeggeri-pazienti e dei loro accompagnatori sulla base del numero di trattamenti o ricoveri sanitari registrati per le attività SSR, MCO e PSI in tutta la regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra in favore di residenti corsi ([95]). In totale, le autorità francesi hanno stimato in media 65 000 passeggeri-pazienti all'anno per tutte le cure mediche connesse alle attività SSR, MCO e PSI. Il solo dipartimento Bouches-du-Rhône (Marsiglia) ha registrato una media di circa 53 000 passeggeri all'anno nel periodo 2015-2019.

(155) Tale stima comprende anche gli accompagnatori. Le autorità francesi hanno ritenuto che un accompagnatore fosse sistematicamente presente per i passeggeri-pazienti di età inferiore a 19 anni e superiore a 75 anni come pure che una persona su due fosse accompagnata per le altre fasce di età. Di conseguenza, hanno stabilito che uno spostamento per motivi medici (andata e ritorno) da parte di un paziente corso genera di fatto un'esigenza di trasporto di 1,4 passeggeri (andata e ritorno) tenendo conto dell'accompagnamento. Secondo la Francia, tale ipotesi era coerente con i dati empirici raccolti dalla CPAM 2A, poiché delle 15 237 richieste di approvazione preventiva accettate dalla CPAM 2A, il 41,5 % (6 318) di esse prevedeva la presenza di un accompagnatore e il 7,5 % delle 6 318 richieste prevedeva anche un secondo accompagnatore.

(156) Le autorità francesi hanno quindi stimato il numero di spostamenti via mare adottando due approcci diversi.

(157) Il primo approccio era volto a ottenere il numero di passeggeri-pazienti sottraendo il numero di quelli che hanno viaggiato in aereo dal numero totale stimato. I dati relativi ai passeggeri-pazienti che hanno viaggiato in aereo tra la Corsica e il dipartimento Bouches-du-Rhône (Marsiglia), a disposizione delle autorità francesi per il periodo 2016-2019 ([96]), mostrano che gli spostamenti in aereo riguardavano in media circa 38 000 passeggeri all'anno (vale a dire circa il 70 % del totale stimato di 53 000 passeggeri-pazienti, considerando 154). Sulla base di tali calcoli, le autorità francesi hanno concluso che il trasporto marittimo poteva rappresentare fino al 30 % degli spostamenti di passeggeri-pazienti per il dipartimento Bouches-du-Rhône.

(158) Un secondo approccio consisteva nell'analisi delle 15 237 richieste di approvazione preventiva inviate dai residenti corsi tra il 2020 e il 2021 alla CPAM 2A per il rimborso delle spese di trasporto legate a spostamenti per motivi sanitari. Dall'analisi di tali richieste di approvazione preventiva, che devono essere corredate della prescrizione medica indicante il modo di trasporto prescritto dal medico in base alle condizioni del paziente (considerando da 136 a 148), è emerso che circa il 4 % di esse riguardava il trasporto marittimo.

(159) Sulla base di questi due approcci, la percentuale di passeggeri-pazienti che hanno viaggiato in nave sul totale di passeggeri-pazienti in viaggio verso Marsiglia varia tra il 4 % e il 30 %. Al fine di conciliare i due approcci e garantire una valutazione cauta della quantificazione della domanda di tali passeggeri, le autorità francesi hanno quindi ritenuto che il 10 % dei passeggeri-pazienti viaggiasse in nave (vale a dire circa 5 400 passeggeri-pazienti all'anno su un totale di 53 000 passeggeri-pazienti all'anno secondo le stime delle autorità francesi per il dipartimento Bouches-du-Rhône nel 2019).

([95]) Per l'attività MCO, la domanda di spostamenti dei pazienti corsi (andata e ritorno, accompagnatori esclusi) è stata valutata in relazione al numero di ricoveri registrati (1 ricovero = 1 passeggero andata e ritorno = 2 spostamenti). Per le attività SSR, espresse in giornate di ricovero ospedaliero, le autorità francesi hanno stimato il numero di spostamenti facendo riferimento al numero di ricoveri registrati (1 ricovero = 1 passeggero andata e ritorno = 2 spostamenti), tenendo conto, indipendentemente dal luogo di cura, del fatto che un ricovero corrispondeva in media a 45 giornate di ricovero ospedaliero. Infine, per le attività PSI, il numero di passeggeri è stato calcolato sulla base del numero di trattamenti registrati (1 trattamento = 1 passeggero andata e ritorno = 2 spostamenti).

([96]) I dati raccolti dalle autorità francesi derivano dagli accordi in materia di trasporto conclusi […] [con] le CPAM.

(160) Infine le autorità francesi hanno suddiviso il numero di passeggeri-pazienti secondo i diversi porti corsi in base alla distribuzione per territorio delle attività MCO (la cui mappatura è disponibile sul sito dell'ATIH).

(161) Per stimare la domanda annua dei passeggeri-pazienti da soddisfare tra il 2023 e il 2030, le autorità francesi hanno ritenuto che, tenendo conto, da un lato, dell'aumento della popolazione attesa e del suo invecchiamento e, dall'altro lato, dello sviluppo dell'offerta di assistenza sanitaria in Corsica, la domanda prevista tra il 2023 e il 2030 sarebbe rimasta stabile in base agli spostamenti dei passeggeri-pazienti calcolati per l'anno 2019. La Tabella 15 mostra la stima degli spostamenti per motivi medici via mare tra i porti corsi e il porto di Marsiglia.

Tabella 15

Stima degli spostamenti per motivi medici via mare di pazienti residenti in Corsica e dei loro accompagnatori (passeggeri annuali) tra la Corsica e Marsiglia

	2018	2019	2020	2023-2030
Ajaccio	2 134	2 145	1 667	**2 145**
Bastia	2 407	2 419	1 880	**2 419**
Porto Vecchio	251	252	196	**252**
Propriano	126	126	98	**126**
L'Île-Rousse	425	427	332	**427**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 27 luglio 2023.

3.4.2.2. Determinazione della capacità del mercato di soddisfare la domanda espressa dagli utenti

(162) Dopo aver calcolato la domanda qualitativa e quantitativa espressa dalle varie categorie di utenti del trasporto marittimo di passeggeri tra la Corsica e la Francia continentale, le autorità francesi hanno cercato di determinare in quale misura l'offerta del mercato potesse soddisfare tale domanda.

3.4.2.2.1. Consultazione degli operatori

3.4.2.2.1.1. Domande inviate

(163) La consultazione degli operatori ha previsto innanzitutto un questionario che presentava quattro domande generali sul trasporto di passeggeri:

— la prima domanda invitava i vettori marittimi a fornire osservazioni sulle caratteristiche della domanda espressa dagli utenti quali individuate e presentate nel documento di supporto alla consultazione degli utenti (considerando 95);

— la seconda domanda invitava gli operatori a fornire una descrizione del mezzo navale che avrebbero potuto destinare ai servizi di collegamento marittimo tra la Corsica e la Francia continentale;

— la terza domanda è stata utilizzata per chiedere se, nel quadro del regime OSP 2019, l'operatore intendesse presentare un'offerta per una o più rotte a partire dal 2023 o in un secondo momento. Tale domanda proponeva inoltre un elenco di rotte comprendenti tutti i collegamenti marittimi tra Marsiglia e i porti corsi, tra Tolone e i porti corsi nonché tra Nizza e i porti corsi. Per ciascuna rotta, l'operatore doveva indicare se l'avrebbe offerta o meno nel quadro del regime OSP 2019. Il questionario dava inoltre all'operatore la possibilità di presentare eventuali osservazioni sulla gestione della rotta in questione.

(164) Il questionario proponeva quindi, in caso di risposta affermativa alla terza domanda per una o più rotte, un elenco di domande più specifiche sull'offerta che l'operatore avrebbe attuato. L'operatore doveva fornire tali informazioni per ciascuna rotta per la quale aveva dichiarato di essere in grado di proporre un'offerta commerciale nel quadro del regime OSP 2019.

(165) Ad esempio, se l'operatore dichiarava di essere in grado di fornire un servizio commerciale sulla rotta Marsiglia-Ajaccio, doveva rispondere alle seguenti domande:

— l'operatore aveva già attuato un'offerta di trasporto marittimo per il periodo 2015-2022 sulla rotta in questione? ([97])

— in quale periodo dell'anno l'operatore avrebbe attuato la sua offerta? ([98])

— quale tipo di navi avrebbe utilizzato l'operatore per attuare il suo servizio commerciale? ([99])

3.4.2.2.1.2. Sintesi delle risposte ricevute

(166) Alla consultazione degli operatori hanno risposto tre operatori: Corsica Linea, La Méridionale e Corsica Ferries.

(167) Corsica Linea e La Méridionale hanno dichiarato che, nel quadro del regime OSP 2019, non avrebbero offerto alcun servizio commerciale tra la Corsica e la Francia continentale.

(168) Corsica Ferries ha dal canto suo presentato la propria offerta commerciale che avrebbe attuato in assenza di contratti di servizio pubblico per il trasporto di passeggeri. A sostegno delle sue risposte al questionario, Corsica Ferries ha consegnato diversi file Excel che illustrano in modo dettagliato, tra l'altro, le capacità delle sue navi e l'offerta commerciale che avrebbe attuato.

(169) In risposta alla domanda 1 della consultazione degli operatori, Corsica Ferries ha segnalato che le sue risposte al questionario e il file Excel dei dati relativi alla propria offerta di trasporto erano stati elaborati senza disporre di alcuna indicazione, nei documenti forniti dalla CdC, sulla definizione delle esigenze e degli obblighi relativi alla continuità territoriale. Alla luce di tali incertezze, nel file Excel sulla capacità delle navi, Corsica Ferries non ha elaborato alcun modello relativo all'aumento o alla riduzione delle capacità offerte nel periodo 2023-2028: le capacità comunicate erano pertanto identiche per tutto il periodo in esame.

(170) In risposta alla domanda 4, Corsica Ferries ha dichiarato che, in assenza di contratti di servizio pubblico, a partire dal 1º gennaio 2023 avrebbe offerto servizi di trasporto passeggeri tra tutti i porti continentali (Marsiglia, Nizza, Tolone) e tutti i porti corsi ad eccezione del porto di Propriano. In particolare, Corsica Ferries avrebbe offerto servizi commerciali (sia per merci che per passeggeri), diurni e notturni, comprendenti:

— un tragitto andata-ritorno quotidiano tra la Francia continentale (almeno cinque volte alla settimana da Tolone e due volte alla settimana da Marsiglia) e ciascuno dei porti di Ajaccio e Bastia;

— due tragitti andata-ritorno mensili da Marsiglia e almeno tre tragitti andata-ritorno settimanali da Tolone, per ciascuno dei porti di Porto Vecchio e L'Île-Rousse;

— nessun servizio commerciale con destinazione Propriano, tenuto conto, secondo Corsica Ferries, dell'intercambiabilità di tale porto con quello di Ajaccio che aveva già intenzione di servire almeno una volta al giorno da Marsiglia e Tolone;

— servizi supplementari di trasporto marittimo tra il porto di Nizza e la Corsica tra luglio e settembre.

(171) Corsica Ferries ha informato le autorità francesi di disporre di una flotta di 13 navi che non erano destinate esclusivamente a una determinata rotta. La società ha inoltre precisato che il 15 % delle sue traversate, per tutte le rotte, sarebbe stato diurno (partenza tra le 6:00 e le 16:00 e arrivo tra le 14:00 e le 00:00 in entrambe le direzioni).

([97]) In caso di risposta negativa, l'operatore doveva precisare il motivo di tale mancata offerta.

([98]) L'operatore doveva inoltre specificare: i) quale sarebbe stato, in assenza di un'offerta per l'intero anno, il periodo specifico dell'anno previsto; ii) se l'offerta proposta fosse un'offerta diretta; iii) la frequenza delle traversate offerte; iv) gli orari di partenza e di arrivo previsti; e v) il numero totale di traversate dirette previste all'anno.

([99]) L'operatore doveva specificare i) il motivo per cui la nave utilizzata sembra adeguata alle esigenze di continuità territoriale; ii) il numero di navi previste; iii) la capacità delle navi; iv) le loro caratteristiche; v) le misure ambientali attuate; e vi) i servizi offerti a bordo delle navi.

(172) Per quanto riguarda la capacità delle sue navi per i servizi di trasporto di passeggeri, Corsica Ferries ha fornito alle autorità francesi le informazioni di cui alla Tabella 16.

Tabella 16

Offerta potenziale di Corsica Ferries nel quadro del regime OSP 2019 (passeggeri annuali) in assenza di CCSP

	2023-2028 Passeggeri non residenti (area di Marsiglia, Tolone e Nizza)	2023-2028 Passeggeri residenti (area di Marsiglia e Tolone)	2023-2028 Totale
Ajaccio	1 790 601	971 940	**2 762 541**
Bastia	1 881 317	907 995	**2 789 312**
Porto Vecchio	279 532	136 803	**416 335**
Propriano	0	0	**0**
L'Île-Rousse	586 182	256 158	**842 340**

Fonte: risposta di Corsica Ferries al test di mercato sui collegamenti marittimi tra la Corsica e la Francia continentale (22 febbraio 2022).

(173) Corsica Ferries ha inoltre dichiarato che la sua offerta (dal porto di Marsiglia) sarebbe stata valida solo in assenza di un contratto di servizio pubblico tra la Corsica e la Francia continentale.

3.4.2.2.2. Analisi del fallimento del mercato

(174) Dopo aver analizzato la capacità che sarebbe offerta da Corsica Ferries, le autorità francesi hanno concluso che, in assenza di CCSP, il mercato poteva soddisfare la domanda prevista per il periodo 2023-2028 espressa dai passeggeri residenti (tranne i passeggeri-pazienti) e dai non residenti per i collegamenti marittimi tra i porti di Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse e Porto Vecchio e i porti della Francia continentale.

(175) Tuttavia le autorità francesi osservano che Corsica Ferries non avrebbe servito il porto di Propriano. Concludono quindi che sussiste un fallimento totale di mercato per il trasporto marittimo tra il porto di Propriano e i porti della Francia continentale, sia per i passeggeri residenti che per quelli non residenti.

(176) Inoltre, per quanto riguarda la domanda espressa dai passeggeri-pazienti, le autorità francesi ritengono che Corsica Ferries avrebbe servito il porto di Marsiglia solo due volte alla settimana dai porti di Ajaccio e di Bastia e tre volte al mese dai porti di Porto Vecchio e L'Île-Rousse. Inoltre, come indicato nel considerando 170, Corsica Ferries non avrebbe servito il porto di Propriano. Ritengono quindi che l'offerta di Corsica Ferries non fosse sufficientemente regolare per il porto di Marsiglia, che è tuttavia il porto principale dei passeggeri-pazienti.

3.4.2.3. Conclusione sull'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico in materia di trasporto marittimo di passeggeri

(177) In considerazione del fallimento del mercato tra il porto di Propriano e i porti della Francia continentale per il trasporto marittimo di passeggeri residenti e non residenti, le autorità francesi hanno concluso che sussiste un'esigenza di servizio pubblico che copra l'intera domanda quantitativa stimata tra il 2023 e il 2030 dal/verso il porto di Propriano, come indicato nella Tabella 14.

(178) In considerazione del fallimento del mercato tra ciascuno dei porti corsi e il porto di Marsiglia per il trasporto marittimo di passeggeri-pazienti a causa dell'insufficienza dei servizi di trasporto che Corsica Ferries avrebbe fornito, le autorità francesi hanno concluso che sussiste un'esigenza di servizio pubblico riguardante l'intera domanda da parte di passeggeri-pazienti verso Marsiglia stimata tra il 2023 e il 2030, come indicato nella Tabella 15.

3.4.3. *Determinazione di un'esigenza di servizio pubblico in materia di trasporto marittimo di merci*

(179) La presente sottosezione descrive le conclusioni tratte dalle autorità francesi riguardanti i) l'esistenza di una domanda da parte degli utenti del trasporto marittimo di merci tra la Corsica e il continente e ii) la determinazione di un fallimento del mercato nella soddisfazione di tale domanda.

3.4.3.1. Individuazione della domanda espressa dagli utenti

(180) Le sottosezioni che seguono descrivono le analisi effettuate dalle autorità francesi relative, da un lato, alla domanda qualitativa espressa dagli utenti del trasporto marittimo di merci tra la Corsica e il continente e, dall'altro lato, alla domanda quantitativa espressa da tali utenti.

3.4.3.1.1. Individuazione della domanda qualitativa

(181) La presente sottosezione presenta innanzitutto i risultati della consultazione degli utenti, quindi i risultati della consultazione dei porti e, infine, le conclusioni della relazione Gecodia che integrano i risultati delle consultazioni pubbliche.

3.4.3.1.1.1. Risultati della consultazione degli utenti

3.4.3.1.1.1.1. Domande inviate

(182) Nel documento di supporto alla consultazione degli utenti (considerando 95), le autorità francesi hanno operato una distinzione preliminare tra il trasporto di merci semoventi e il trasporto di merci non semoventi ([100]).

(183) La consultazione degli utenti proponeva un questionario rivolto a tutti gli utenti del trasporto marittimo di merci. Tale questionario prevedeva un elenco di circa 20 domande, con risposte suggerite (in alcuni casi un utente poteva selezionare più risposte) e un tempo necessario per compilare il questionario stimato pari a cinque minuti.

(184) Le prime tre domande miravano a ottenere informazioni generali sul profilo degli utenti. La prima domanda invitava l'utente a indicare il/i collegamento/i marittimo/i verso la Corsica cui ricorreva tra il porto di Marsiglia e i cinque porti corsi ([101]). La seconda domanda mirava a raccogliere informazioni sul settore di attività dell'utente e sul codice postale della sua sede principale. Con la terza domanda si chiedeva all'utente il suo parere sulla distinzione tra il trasporto di merci semoventi e il trasporto di merci non semoventi e gli si chiedeva di fornire informazioni sul volume di merci semoventi e/o non semoventi trasportate sulla rotta in questione nel 2019.

(185) Con le domande da 4 a 13 sono state chieste all'utente informazioni sulla sua soddisfazione relativa ai servizi di trasporto marittimo proposti sulla/e rotta/e interessata/e. In particolare è stato chiesto:

— se l'offerta proposta sulla rotta in questione rispondesse alle esigenze dell'utente (risposta: sì o no);

— se l'utente riscontrasse difficoltà in termini di capacità disponibili ([102]);

— di specificare il tipo di merci per il quale l'utente riscontrava tali difficoltà e di indicare se l'utente trasferisse il flusso di merci su altre rotte a causa di tali difficoltà ([103]);

— se l'utente fosse soddisfatto degli orari di partenza dalla Corsica e di arrivo a quest'ultima (soddisfacenti o insoddisfacenti; se insoddisfacenti, l'utente desiderava partire o arrivare prima o dopo?) e della frequenza dei servizi di trasporto marittimo proposti per i collegamenti marittimi utilizzati;

— se la tariffa massima per il trasporto merci nel quadro del regime OSP 2019 dovesse cambiare.

([100]) Il documento di supporto alla consultazione degli utenti spiega che il trasporto di merci non semoventi richiede una movimentazione significativa nei porti (attrezzature portuali, manodopera), a differenza delle merci semoventi.

([101]) Se l'utente utilizzava più rotte, doveva compilare un questionario per ciascuna rotta utilizzata.

([102]) Le risposte proposte erano le seguenti: sistematicamente; regolarmente; occasionalmente; mai.

([103]) Le risposte proposte erano le seguenti: stessa rotta; altre rotte con Marsiglia; altre rotte con Tolone; altre rotte con Nizza; altro (specificare).

(186) Le domande da 14 a 20 invitavano l'utente a fornire osservazioni sulla scelta del porto continentale per il collegamento. In particolare con tali domande è stato chiesto:

— se, al momento della prenotazione su una delle rotte da Marsiglia, l'utente valutasse anche altri collegamenti disponibili in altri porti continentali ([104]);

— il motivo principale della scelta del porto di Marsiglia rispetto ad altri porti continentali ([105]);

— se, in caso di ipotetico aumento dal 5 % al 10 % della tariffa per il trasporto marittimo verso il porto di Marsiglia, l'utente fosse disposto a ricorrere ai servizi di trasporto marittimo in un altro porto continentale (Tolone, Nizza o entrambi) per viaggiare dalla Corsica o verso quest'ultima;

— se l'utente avesse già fatto ricorso a rotte da Tolone o Nizza verso la Corsica dal 2019 (sì o no) e, in caso affermativo, di specificare il motivo principale per la scelta di un altro porto continentale (Tolone o Nizza) diverso da quello di Marsiglia ([106]).

(187) Infine la domanda 21 chiedeva all'utente la pertinenza di un'offerta di trasporto con navi interamente dedicate al trasporto di merci (ro-ro) rispetto all'offerta attuale (ro-pax).

3.4.3.1.1.1.2. Sintesi delle risposte ricevute

(188) Alla fine del periodo di consultazione, le autorità francesi hanno ricevuto solo cinque risposte al questionario. In considerazione di tale numero ridotto, la società Gecodia si è impegnata a contattare direttamente diverse imprese di trasporto e logistica che ricorrono ai servizi di trasporto marittimo di merci tra la Corsica e il continente, al fine di sottoporre loro il questionario direttamente per telefono.

(189) Le autorità francesi informano che la società Gecodia ha contattato 21 imprese di trasporto che rappresentano circa il 90 % del traffico totale di merci non semoventi e il 70 % delle merci semoventi che transitano tra la Corsica e il continente. I vettori interpellati facevano principalmente ricorso alle rotte da Marsiglia come pure, oltre la metà di essi, anche alle rotte da Tolone. I vettori hanno fornito risposte per ciascuna delle rotte che utilizzavano tra la Corsica (ciascuno dei porti corsi) e il continente (ciascuno dei porti continentali) nonché per ciascun tipo di merci (merci semoventi e merci non semoventi).

(190) Per quanto riguarda le merci non semoventi ([107]), dalla sintesi delle risposte al questionario risulta che:

— poco più della metà degli intervistati ritiene che l'attuale offerta di trasporto marittimo non soddisfi generalmente le loro esigenze. Tali risultati variano a seconda delle rotte: mentre quasi tutti gli utenti che ricorrono ai servizi di trasporto tra il continente e Propriano e L'Île-Rousse sono soddisfatti dell'offerta attuale, quelli che ricorrono ai servizi di trasporto da/verso Ajaccio e Bastia sono quasi tutti insoddisfatti ([108]);

— la maggior parte degli utenti riscontra difficoltà in termini di capacità disponibili, in particolare sulle rotte tra il continente e Bastia (il 100 % riscontra regolarmente o sistematicamente difficoltà), Ajaccio e Porto Vecchio (oltre il 50 % riscontra regolarmente o sistematicamente difficoltà);

— gli intervistati apprezzano molto gli orari di partenza e di arrivo in Corsica e le frequenze dei tragitti andata-ritorno in vigore al momento della consultazione degli utenti;

([104]) Le risposte proposte erano le seguenti: non ho scelta (prenotazione obbligatoria); sistematicamente; solo per determinati flussi (specificare il flusso per il quale non è effettuato alcun confronto); mai.

([105]) Le risposte proposte erano le seguenti: la tariffa più bassa; le infrastrutture portuali; gli orari della traversata; la qualità superiore del servizio; la vicinanza del porto alla mia destinazione; il tipo di viaggio; altro (specificare).

([106]) Le risposte proposte erano: la tariffa più bassa; gli orari più adatti; la mia destinazione era più vicina al porto prescelto; nessun posto disponibile a Marsiglia; altro (specificare).

([107]) Si ricorda che il trasporto di merci non semoventi è effettuato esclusivamente tra i porti corsi e il porto di Marsiglia.

([108]) La situazione è più eterogenea per Porto Vecchio, con il 64 % degli intervistati che considera l'offerta insoddisfacente.

— nessun soggetto intervistato confronta le traversate disponibili al porto di Marsiglia con quelle disponibili in altri porti. La vicinanza del porto di Marsiglia è la ragione quasi esclusiva della scelta di tale porto. Anche in caso di ipotetico aumento dei prezzi del trasporto marittimo da Marsiglia, nessun soggetto intervistato avrebbe scelto altri porti continentali;

— quasi tutti gli intervistati avrebbero preferito un'offerta con navi interamente dedicate alle merci (ro-ro) anziché un'offerta basata su navi cargo miste.

(191) Per quanto riguarda le merci semoventi, dalla sintesi delle risposte al questionario emerge che:

— poco più della metà delle risposte indica che l'attuale offerta di trasporto marittimo da/verso Marsiglia soddisfa generalmente le loro esigenze, mentre l'offerta da Tolone è considerata insoddisfacente (77 % delle risposte). Tali risultati variano a seconda delle rotte: quasi tutti gli utenti si lamentano del collegamento da/verso Bastia (sia gli intervistati che ricorrono a Marsiglia che quelli che ricorrono a Tolone). Metà di essi è inoltre insoddisfatta dell'offerta da/verso Ajaccio e Porto Vecchio (sia per gli intervistati che ricorrono a Marsiglia, sia per quelli che ricorrono a Tolone), mentre esprimono soddisfazione generale per le rotte da/verso Propriano e L'Île-Rousse;

— la maggior parte degli utenti riscontra difficoltà in termini di capacità disponibili, in particolare sulle rotte verso Bastia (tutti riscontrano regolarmente o sistematicamente difficoltà sia a Marsiglia che a Tolone) e verso Ajaccio e Porto Vecchio (il 50 % riscontra regolarmente o sistematicamente difficoltà da Marsiglia e il 100 % da Tolone);

— gli intervistati apprezzano molto gli orari di partenza e di arrivo come pure la frequenza dei tragitti andata-ritorno in vigore al momento della consultazione degli utenti sia a Tolone che a Marsiglia;

— quasi nessuno degli intervistati confronta le traversate disponibili al porto di Marsiglia con quelle disponibili in altri porti. La vicinanza del porto di Marsiglia è la ragione quasi esclusiva della scelta di tale porto. Anche in caso di aumento dei prezzi del trasporto marittimo da Marsiglia, nessun soggetto intervistato passerebbe per altri porti continentali;

— meno del 40 % degli intervistati ha utilizzato altri porti continentali diversi da quello di Marsiglia nel 2019. I risultati variano a seconda delle rotte: ha fatto ricorso a Tolone rispettivamente l'80 % e il 50 % degli intervistati con un traffico da/verso Bastia e Ajaccio, mentre non lo ha fatto quasi nessuno di quelli con traffico da/verso gli altri porti corsi. L'unico motivo dell'utilizzo del porto di Tolone è legato alla mancanza di posti disponibili nel porto di Marsiglia. Anche in caso di aumento dei prezzi del trasporto marittimo da Marsiglia, nessun soggetto intervistato passerebbe per altri porti continentali;

— la maggior parte degli intervistati preferirebbe un'offerta con navi interamente dedicate alle merci (ro-ro) anziché un'offerta basata su ro-pax.

3.4.3.1.1.2. Consultazione dei porti

3.4.3.1.1.2.1. Domande inviate

(192) Il questionario che accompagnava la consultazione dei porti comprendeva tre parti relative al traffico di merci.

(193) La prima parte del questionario invitava i gestori dei porti a fornire osservazioni sulle caratteristiche della domanda espressa dagli utenti quali individuati e presentati nel documento di supporto alla consultazione degli utenti (considerando 95). Più precisamente, la prima parte chiedeva a tali gestori di:

— fornire osservazioni sulla distinzione tra merci semoventi e merci non semoventi;

— indicare, sulla base delle loro conoscenze del mercato, l'estensione del bacino di utenza del loro porto;

— indicare se ritenevano che la loro infrastruttura portuale non fosse intercambiabile con quella di altri porti per la totalità o una parte delle merci semoventi e non semoventi tra la Corsica e il continente;

— fornire osservazioni sul livello di concorrenza, attuale e in un arco temporale di sette anni, tra i porti per il trasporto di merci.

(194) La seconda parte del questionario invitava i gestori dei porti a fornire una descrizione completa dell'infrastruttura portuale che avrebbero potuto assegnare ai servizi di trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale.

(195) La terza parte (domande da 5.1 a 5.8 per le merci non semoventi e domande da 6.1 a 6.8 per le merci semoventi) chiedeva essenzialmente ai gestori dei porti informazioni sulla capacità delle loro infrastrutture di accogliere il traffico di merci. Più specificamente, invitava i porti a indicare:

— se le loro infrastrutture disponessero di terrapieni per poter gestire un flusso di merci semoventi e non semoventi (risposta: sì o no) ([109]);

— il tipo di navi che potevano accogliere ([110]);

— se le loro infrastrutture portuali fossero attualmente adibite alla gestione di merci semoventi e/o non semoventi ([111]);

— se le loro infrastrutture potessero gestire tragitti andata-ritorno quotidiani ([112]) e settimanali ([113]) per il traffico di merci (risposta: sì o no);

— se i gestori fossero in grado di garantire un certo numero di tragitti andata-ritorno quotidiani e settimanali per i collegamenti marittimi della Corsica riguardanti il traffico di merci (risposta: sì o no) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Sintesi delle risposte ricevute

(196) Come indicato al considerando 120, le autorità francesi hanno raccolto i contributi dei gestori dei porti di Tolone, Marsiglia e Nizza.

(197) Per quanto riguarda la prima parte del questionario, i tre porti ritengono pertinente l'approccio adottato dalle autorità francesi per la distinzione tra merci semoventi e merci non semoventi. Per quanto concerne il loro bacino di utenza per il trasporto di merci, i porti di Nizza e Tolone ritengono che il loro bacino di utenza sia solo locale e limitato all'entroterra più vicino, mentre il porto di Marsiglia ritiene di essere punto di transito per il trasporto di merci provenienti da tutta la Francia e, in particolare, il trasporto di merci che passa per la valle del Rodano.

(198) Per quanto riguarda le condizioni di concorrenza, il porto di Nizza ritiene che le proprie infrastrutture, situate nel centro città, e lo scarso tessuto industriale e commerciale intorno a Nizza non gli consentano, e non gli consentiranno in un arco temporale di sette anni, di soddisfare la domanda riguardante il trasporto di merci tra la Corsica e il continente. Il porto di Tolone dichiara analogamente che il porto di Marsiglia è leader indiscusso nel mercato del trasporto di merci e che può essere solo complementare al porto di Marsiglia. Il porto di Tolone sottolinea che il livello di concorrenza tra Marsiglia e Tolone è «sano, nonostante le scarse capacità di Tolone che non gli consentono di essere un vero attore di questo mercato». Il porto di Marsiglia ritiene che la sua posizione geografica, al centro di snodi autostradali e ferroviari e in prossimità delle principali piattaforme logistiche e di trasporto, nonché l'accesso molto agevole alle sue infrastrutture da tre autostrade, lo rendono una risorsa cruciale per il trasporto di merci.

([109]) Il questionario invitava il porto a specificare le dimensioni dei terrapieni, la loro disponibilità per un traffico verso la Corsica e la loro capacità di accogliere merci pericolose delle classi 1 e 2.

([110]) I gestori dovevano inoltre specificare i) il numero di banchine disponibili; ii) la capacità massima in metri lineari delle navi che possono essere accolte; iii) le misure ambientali attuate.

([111]) I gestori dovevano inoltre specificare i) la capacità quotidiana di accoglienza di semirimorchi/unità semoventi; ii) gli orari di accoglienza per semirimorchi/unità semoventi; iii) la durata media della sosta per semirimorchi/unità semoventi; iv) il numero di semirimorchi/unità semoventi che possono essere gestiti all'ora in fase di imbarco o di sbarco.

([112]) I gestori dovevano inoltre specificare i) il numero di possibili scali giornalieri; ii) le durate minime e massime degli scali; iii) le norme per l'assegnazione dei posti di ormeggio.

([113]) I gestori dovevano inoltre specificare i) il numero di possibili scali settimanali; ii) le durate minime e massime per tali scali e iii) le norme per l'assegnazione dei posti di ormeggio.

([114]) Le domande invitavano i gestori dei porti a specificare il numero di scali garantiti.

(199) Per quanto riguarda la terza parte del questionario:

— *il gestore del porto di Marsiglia* dichiara di disporre di 13 posti di ormeggio in grado di accogliere il traffico di merci semoventi e non semoventi verso la Corsica. Cinque di essi sono già interamente dedicati al traffico verso la Corsica nel quadro delle CCSP 2021-2022 mentre gli altri otto possono essere assegnati in via aggiuntiva. Il porto di Marsiglia dispone di 120 000 m² di terrapieni che possono essere interamente dedicati al traffico di merci semoventi e non semoventi verso la Corsica. Quasi 30 000 m² di superfici supplementari possono essere messi a disposizione in base alle condizioni meteorologiche o per garantire la gestione di qualsiasi tipo di merce pericolosa. Infine un progetto di ampliamento di un terminal prevede la creazione di oltre 60 000 m² di terrapieni aggiuntivi che il porto potrà destinare ai collegamenti marittimi con la Corsica. Inoltre il porto di Marsiglia spiega nel suo contributo che i camion possono accedere in modo agevole alle navi ([115]). Il porto di Marsiglia è altresì in grado di garantire in media imbarchi/sbarchi a 35 rimorchi all'ora e di gestire circa 240 rimorchi al giorno. Infine il porto di Marsiglia afferma di poter offrire servizi di riparazione navale adatti alle navi ro-pax che garantiscono interventi tecnici immediati;

— *il gestore del porto di Tolone* dichiara che le sue infrastrutture portuali gli consentono di gestire un traffico di merci semoventi e non semoventi. Afferma che Tolone-Port de Commerce dispone di terrapieni (3 400 m²) e di tre posti di ormeggio per le navi ro-pax, che possono garantire due tragitti andata-ritorno al giorno ([116]). Il gestore assicura di poter gestire l'imbarco o lo sbarco di 80 rimorchi al giorno (ma solo una decina circa nel periodo estivo) presso questo terminal. Tuttavia il gestore avverte che, dato l'attuale livello di occupazione di queste aree dedicate da parte di Corsica Ferries (80 %), non può garantire la possibilità di dedicarle quotidianamente a un traffico regolare con la Corsica ([117]). Tolone-Port de Commerce può accogliere merci semoventi, ad eccezione delle merci pericolose. Tolone-Brégaillon dispone dal canto suo di 30 000 m² di terrapieni che può dedicare al traffico di merci non semoventi, ivi comprese le merci pericolose. Tolone-Brégaillon dispone tuttavia di un solo posto di ormeggio, esclusivamente per navi ro-ro. Può gestire 120 rimorchi al giorno. La CCI del Var afferma che Tolone-Brégaillon si presterebbe in modo ottimale al traffico merci puro, in quanto non può accogliere il traffico passeggeri perché il terminal si trova in un'area pirotecnica;

— *il gestore del porto di Nizza* dichiara che le sue infrastrutture portuali non consentono di accogliere il traffico di merci non semoventi. Resta possibile il flusso di merci semoventi. Tali infrastrutture dispongono di terrapieni per 25 900 m², ma il porto precisa che il traffico di passeggeri è prioritario rispetto a qualsiasi altra attività. Sono disponibili quattro posti di ormeggio. Il gestore afferma di essere in grado di garantire fino a quattro tragitti andata-ritorno quotidiani riguardanti i collegamenti con la Corsica per le merci semoventi.

(200) Come indicato al considerando 124, anche la CCI della Corsica ha fornito un contributo libero durante la consultazione degli utenti. La CCI della Corsica ha fornito diversi elementi relativi al trasporto di merci nei porti della Corsica.

(201) In linea generale, la CCI della Corsica evidenzia i problemi di capacità riscontrati da tutti i porti corsi, ad eccezione del porto di Propriano. Tale situazione richiede regolarmente deroghe prefettizie durante il periodo estivo per consentire ai veicoli commerciali pesanti di circolare nei giorni di traffico stradale intenso (giorni «rossi»). Più precisamente, la CCI della Corsica osserva che:

— dal 2010 *il porto di Bastia* ha registrato un forte aumento del traffico di merci, che la pandemia di COVID-19 non ha rallentato. Tuttavia le capacità del porto di Bastia hanno raggiunto la saturazione, con aree dei terrapieni sature, una gestione della movimentazione sempre più complessa in una fascia oraria limitata e in spazi ridotti nonché una congestione dei flussi di automobili che non ha consentito ai vettori di effettuare consegne regolari entro i termini previsti. Sebbene il porto di Bastia disponga di otto posti di

([115]) Il gestore del porto di Marsiglia precisa che la durata del trasferimento di un camion dall'ingresso del porto al terminal marittimo è inferiore a cinque minuti. Inoltre il porto dichiara che il passaggio in porto e le procedure di registrazione sono completamente digitalizzati, il che garantisce la fluidità del traffico.

([116]) Il gestore del porto di Tolone precisa che uno dei tre posti di ormeggio, il molo Fournel, è riservato in via prioritaria alle navi da crociera tra le 8:30 e le 18:30.

([117]) Nella sua risposta, la CCI del Var afferma che «poiché gestiamo già più di 1,3 milioni di passeggeri con la Corsica attraverso il servizio non CCSP di Corsica Ferries e oltre 400 000 passeggeri con altre destinazioni insulari europee (Sardegna, Minorca, Maiorca) attraverso servizi anch'essi gestiti da Corsica Ferries presso il solo terminal di [Tolone-Port de Commerce] e siccome i rappresentanti eletti del territorio hanno chiesto una limitazione di tali flussi ai volumi gestiti tra il 2019 e il 2021 (vale a dire al massimo 2 milioni di passeggeri), sembra molto difficile prevedere di affiancare a questa attività esistente e altamente consolidata un'attività complementare in linea con gli obblighi della CCSP (e in particolare la possibilità di gestire il trasporto di merci per tutto l'anno)».

ormeggio, non può accogliere contemporaneamente otto navi a causa in particolare delle caratteristiche tecniche dei suoi posti di ormeggio (lunghezza e pescaggio limitati). La CCI della Corsica chiede pertanto, nel suo contributo, di mantenere i tragitti andata-ritorno quotidiani tra Bastia e Marsiglia nonché di aggiungere tragitti andata-ritorno aggiuntivi per distribuire il traffico ed evitare congestioni/l'abbandono di merci ai moli;

— *i porti di Ajaccio e Porto Vecchio* registrano anch'essi forti aumenti del traffico di merci, con merci lasciate sempre più spesso ai moli a causa della mancanza di spazio a bordo delle navi. Per entrambi i porti, la CCI della Corsica chiede il mantenimento dei tragitti andata-ritorno quotidiani e settimanali, con tragitti andata-ritorno aggiuntivi volti a distribuire il traffico ed evitare congestioni/l'abbandono di merci ai moli;

— *il porto di L'Île-Rousse* presenta, secondo la CCI della Corsica, uno squilibrio rispetto agli altri porti della Corsica, in quanto un tragitto andata-ritorno settimanale su tre è dedicato al trasporto di merci pericolose, il che pone problemi in considerazione della vitalità economica del bacino di utenza del porto (Balagne), secondo maggiore bacino turistico dopo Porto Vecchio. Inoltre il porto di L'Île-Rousse dispone di due posti di ormeggio che, alla luce della larghezza dell'unico tenone utilizzato per entrambi i posti e della lunghezza dei moli, non possono essere occupati simultaneamente. Secondo la CCI della Corsica, è pertanto necessario aumentare i tragitti andata-ritorno settimanali al fine di disporre di tre tragitti andata-ritorno settimanali e di un tragitto andata-ritorno specifico legato al trasporto di merci pericolose.

— *il porto di Propriano* non è a conoscenza di situazioni caratterizzate da una congestione significativa.

3.4.3.1.1.3. Conclusioni della relazione Gecodia sulla domanda qualitativa da parte degli utenti del trasporto di merci

(202) Oltre alle consultazioni pubbliche, le autorità francesi hanno incaricato Gecodia di effettuare anche ulteriori analisi della domanda espressa dagli utenti del trasporto di merci per i collegamenti marittimi con la Corsica.

(203) Come indicato al considerando 95, nel documento di supporto alla consultazione degli utenti le autorità francesi avevano indicato che occorreva operare una distinzione tra il trasporto di merci semoventi e il trasporto di merci non semoventi, in particolare a causa dei diversi vincoli di movimentazione che tali traffici comportano.

(204) Lo studio condotto da Gecodia conferma questa distinzione tra merci semoventi e merci non semoventi. Gecodia ha inoltre effettuato un'analisi della portata geografica della domanda espressa dagli utenti del trasporto marittimo di merci semoventi e di merci non semoventi, al fine di determinare se gli utenti esprimessero una domanda per uno o più porti continentali per i loro flussi di traffico tra la Corsica e il continente. Per effettuare tale analisi, sono stati segnatamente presi in considerazione i parametri seguenti:

— la capacità dei porti di accogliere il traffico;

— le osservazioni raccolte durante le consultazioni pubbliche;

— il costo aggiuntivo del passaggio attraverso uno o l'altro porto a seconda del punto di partenza delle merci nella direzione continente-Corsica o del punto di destinazione delle merci nella direzione Corsica-continente; e

— l'osservazione di uno shock dei prezzi permanente e significativo (solo per le merci semoventi).

3.4.3.1.1.3.1. Domanda distinta espressa dagli utenti a seconda del tipo di trasporto merci (merci semoventi e merci non semoventi)

(205) Secondo la relazione Gecodia, sussiste una differenza sostanziale tra le merci semoventi e le merci non semoventi. In primo luogo, con le merci non semoventi è necessario che il semirimorchio sia sganciato dal camion per essere imbarcato a bordo della nave, il che richiede attrezzature speciali e l'intervento degli operatori portuali. In secondo luogo, il porto deve disporre di capacità sufficienti (terrapieni) per il parcheggio dei semirimorchi in attesa di imbarco. Infine il carico dei semirimorchi non può essere effettuato contemporaneamente all'imbarco di passeggeri e camion, il che implica per la nave una durata di scalo considerevole. Ciò limita l'uso del molo cosicché il porto deve poter contare su vari moli per servire contemporaneamente più destinazioni. La relazione Gecodia si basa sui risultati della consultazione degli utenti e dei porti per sostenere la pertinenza di tale distinzione.

(206) Inoltre la relazione Gecodia sottolinea che, dal punto di vista degli autotrasportatori, le merci semoventi e quelle non semoventi presentano caratteristiche diverse. Laddove il trasporto di merci semoventi richiede la disponibilità di un ampio parco di trattori stradali per garantire il trasporto quotidiano di più rimorchi ([118]), il trasporto di merci non semoventi consente di ottimizzare il parco di trattori stradali rispetto al numero di semirimorchi, offrendo al vettore la possibilità di effettuare più tragitti andata-ritorno con un solo trattore stradale tra il porto e la sua base logistica in un unico giorno. La relazione Gecodia indica che, durante la consultazione degli utenti, i vettori hanno dichiarato di effettuare in generale da quattro a sei tragitti andata-ritorno in un giorno con un trattore stradale per le merci non semoventi.

(207) Pertanto la relazione Gecodia conclude che, per un vettore, passare dal trasporto di merci non semoventi al trasporto di merci semoventi comporta costi significativi in termini di acquisto di trattori stradali aggiuntivi e di personale. Il trasporto di merci semoventi e il trasporto di merci non semoventi costituiscono quindi due domande distinte.

(208) Tuttavia la relazione Gecodia sottolinea che le merci semoventi e le merci non semoventi presentano alcuni punti in comune. In particolare la relazione Gecodia precisa che le consegne (merci semoventi o non semoventi) devono aver luogo il mattino, prima di un orario imposto dal cliente del vettore, sotto pena di sanzione in caso di consegna tardiva o differita nel tempo. La relazione Gecodia sottolinea pertanto l'importanza di un ricevimento portuale che avvenga il prima possibile (tra le 6:00 e le 7:00 del mattino) per poter effettuare tempestivamente le consegne ai destinatari, indipendentemente dallo speditore (supermercati, costruzioni, corrieri o spedizioni consolidate). Nel caso di merci non semoventi, un ricevimento portuale che avviene molto presto è necessario anche per i semirimorchi vuoti (ritorno sul continente), a causa del tempo necessario per il rientro dei semirimorchi sbarcati alle basi logistiche (grande distribuzione o vettori), il loro caricamento e il ritorno al porto. Inoltre, in entrambi i casi, devono essere garantite frequenze marittime regolari al fine di assicurare la fornitura di merci alla Corsica e il rientro dei semirimorchi/camion sul continente.

3.4.3.1.1.3.2. Domanda di trasporto marittimo di merci non semoventi espressa esclusivamente per il porto di Marsiglia

(209) Secondo la relazione Gecodia, gli utenti del trasporto di merci non semoventi utilizzano esclusivamente il porto di Marsiglia e tale porto non è quindi intercambiabile con gli altri porti continentali di Tolone e Nizza.

(210) *In primo luogo*, la relazione Gecodia indica che solo i porti di Marsiglia ([119]) e Tolone-Brégaillon dispongono delle infrastrutture necessarie per accogliere questo tipo di traffico, a differenza dei porti di Tolone-Port de Commerce e di Nizza. Tolone-Brégaillon dispone inoltre di una capacità limitata a un unico posto di ormeggio, il che non gli consentirebbe di garantire più di un tragitto andata-ritorno al giorno verso la Corsica, dati i vincoli in termini di durata dello scalo e di ora di partenza legati al trasporto di merci non semoventi ([120]). Pertanto l'intercambiabilità dei porti di Marsiglia e Tolone-Brégaillon per questo tipo di traffico potrebbe sussistere al massimo per una sola rotta.

(211) *In secondo luogo*, secondo la relazione Gecodia, la consultazione degli utenti confermerebbe ampiamente che, per quanto riguarda il trasporto di merci non semoventi, gli autotrasportatori non prendono mai o quasi mai in considerazione un'alternativa al porto di Marsiglia quando pianificano i loro viaggi. Nessuno degli intervistati avrebbe dichiarato che un aumento dei prezzi compreso tra il 5 e il 10 % nel porto di Marsiglia li porterebbe a ricorrere ai porti di Tolone, in quanto il passaggio per Tolone non consentirebbe loro di ottimizzare le loro attività quotidiane.

([118]) Si ricorda che il trasporto di merci semoventi comporta il trasporto del camion completo (trattore + semirimorchio) oltre al conducente, mentre il trasporto di merci non semoventi riguarda solo il trasporto del semirimorchio.

([119]) La relazione Gecodia indica che il porto di Marsiglia dichiara nel suo contributo di disporre di quasi 210 000 metri quadrati di superficie disponibile, con 13 posti di ormeggio che possono essere dedicati al traffico tra la Corsica e il continente e tutti dotati di impianti moderni e digitalizzati per garantire la fluidità del traffico.

([120]) La relazione Gecodia fa notare che la frequenza media di carico dei rimorchi sulle navi nel porto di Tolone-Brégaillon era compreso tra 15 e 20 rimorchi all'ora, ben al di sotto di quella di Marsiglia (35 rimorchi) e che la capacità di accoglienza disponibile al giorno è stimata pari a 120 rimorchi. A titolo di confronto, nel 2021 il numero mediano di rimorchi caricati nel porto di Marsiglia e destinati ai porti corsi era di 237 rimorchi, ossia il doppio.

(212) Per quanto riguarda i gestori dei porti, la CCI di Nizza Costa Azzurra ha dichiarato che il bacino di utenza del porto è solo locale e che «il porto di Nizza, con le sue infrastrutture in città e il suo scarso tessuto industriale e commerciale, è svantaggiato e non sarà mai in grado di soddisfare la domanda di trasporto di merci verso la Corsica, in quanto Tolone e Marsiglia sono più adatte per le esigenze». Inoltre la relazione Gecodia fa notare la dichiarazione resa dal porto di Tolone durante la consultazione dei porti, secondo la quale il porto di Tolone può essere considerato solo complementare al porto di Marsiglia, alla luce del bacino di utenza limitato all'entroterra di Tolone e dei limitati livelli di capacità dei suoi terminal marittimi.

(213) *In terzo luogo*, la relazione Gecodia rileva che, per garantire le consegne dei negozi, le grandi unità di distribuzione si basano principalmente su depositi di portata regionale o nazionale. Nel caso della Corsica, oltre il 90 % dei flussi di approvvigionamento dei grandi magazzini corsi avviene attraverso tali basi logistiche, per cui la maggior parte delle merci importate in Corsica proviene dai centri logistici della regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra (PACA) ([121]). La relazione Gecodia spiega che i depositi e le piattaforme logistiche sono concentrati principalmente nel nord-ovest e intorno a Marsiglia nonché nel corridoio del Rodano. A tale proposito, le autorità francesi rimandano allo studio realizzato nell'ottobre 2021 congiuntamente dall'ente Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise e dall'ente Agence d'urbanisme du pays d'Aix-Durance, che illustra l'ubicazione geografica di tali depositi e piattaforme ([122]). Lo studio mostra l'altissima concentrazione dei flussi logistici verso Marsiglia. In base alla relazione Gecodia, la scelta del porto di Marsiglia è pertanto ampiamente giustificata dalla vicinanza del porto ai luoghi di carico e dalla presenza di infrastrutture adeguate.

(214) Secondo la relazione Gecodia, la vicinanza della maggior parte delle basi e dei depositi logistici al porto di Marsiglia ha due conseguenze. Da un lato, sulla base del simulatore dei costi pubblicato dal Comité national routier, l'uso del porto di Tolone-Brégaillon per tutti gli autotrasportatori con sedi intorno a Marsiglia o nel corridoio del Rodano comporterebbe un costo aggiuntivo medio di 11 EUR/ML per viaggio con semirimorchio rispetto al porto di Marsiglia ([123]). Dall'altro lato, a tale costo stradale aggiuntivo si aggiungerebbe un aumento del prezzo di costo per i vettori. Infatti, a causa di una maggiore distanza da percorrere, i vettori sarebbero costretti a dimezzare il numero di tragitti andata-ritorno per trattore che potrebbero garantire in un giorno tra la loro base logistica e il porto di partenza/arrivo, il che obbligherebbe i vettori ad acquisire trattori aggiuntivi per mantenere lo stesso volume di attività.

(215) La relazione Gecodia conclude che, dal punto di vista degli utenti del trasporto marittimo di merci non semoventi, il porto di Marsiglia non è intercambiabile con i porti di Tolone e Nizza per i collegamenti marittimi con la Corsica.

3.4.3.1.1.3.3. Domanda specifica di trasporto marittimo di merci semoventi per il porto di Marsiglia

(216) La relazione Gecodia indica che, dal punto di vista degli utenti del trasporto marittimo di merci semoventi, il porto di Marsiglia è intercambiabile solo con il terminal di Tolone-Port de Commerce (escludendo un'intercambiabilità con Nizza e gli altri terminal di Tolone) e solo parzialmente in quanto una parte degli utenti del trasporto marittimo di merci semoventi non considera tale terminal come un'alternativa al porto di Marsiglia.

([121]) Secondo la relazione Gecodia, tale punto sarebbe peraltro confermato dal parere dell'autorità francese garante della concorrenza (parere n. 20-A-11, punti da 337 a 345), in cui afferma che «il porto di Marsiglia beneficia della vicinanza ai principali centri logistici della Francia meridionale, il che lo renderebbe più attraente per il trasporto marittimo di merci verso la Corsica, in particolare rispetto a Tolone, che si trova più lontano da tali centri».

([122]) Studio intitolato «*Ce qui relie la métropole d'Aix-Marseille-Provence aux territoires voisins*», ottobre 2021, pagg. 32-35, disponibile in particolare all'indirizzo https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (consultato il 18 ottobre 2024).

([123]) Si ricorda che Tolone si trova a circa 70 km da Marsiglia.

(217) *In primo luogo*, la relazione Gecodia precisa che il trasporto di merci semoventi non richiede alcuna infrastruttura portuale specifica, in quanto il semirimorchio è imbarcato direttamente dal suo conducente sulla nave come un semplice veicolo. Ciascuno dei tre porti continentali può quindi accogliere le merci semoventi senza particolari vincoli ([124]). La relazione Gecodia rileva tuttavia che, nel corso della consultazione dei porti, il porto di Tolone ha dichiarato che difficilmente potrebbe accogliere un maggior traffico di merci semoventi per tutto l'anno, in quanto le capacità del porto sono già sature all'80 % a causa del traffico esistente di Corsica Ferries, mentre il porto di Nizza ha dichiarato di voler privilegiare il traffico di passeggeri.

(218) *In secondo luogo*, la relazione Gecodia rileva che nessuno dei partecipanti alla consultazione degli utenti ha affermato che un aumento del prezzo del 5-10 % su Marsiglia porterebbe a dirigere il flusso di merci semoventi verso Tolone (e, a maggior ragione, verso Nizza). Pertanto, da tale consultazione, risulta che i vettori non valutano rotte alternative al momento della pianificazione dei loro viaggi. La scelta del porto di Marsiglia è ampiamente giustificata dalla vicinanza di tale porto ai punti di carico degli autotrasportatori e alle infrastrutture portuali proposte.

(219) *In terzo luogo*, come per le merci non semoventi, la relazione Gecodia spiega che, data la vicinanza della maggior parte delle basi logistiche dei vettori al porto di Marsiglia (considerando 213), il passaggio al porto di Tolone di alcuni utenti, le cui basi logistiche sono vicine a Marsiglia, comporterebbe un aumento delle distanze e dei costi di trasporto aggiuntivi (4,5 EUR/ML). Per un vettore, tali costi aggiuntivi possono arrivare a corrispondere fino a un aumento del 17 % del prezzo di costo ([125]). La relazione Gecodia rileva che tali constatazioni sono coerenti con le dichiarazioni dei porti di Nizza e di Tolone rilasciate durante la consultazione dei porti, secondo le quali questi due porti servono solo un traffico locale, limitato al loro vicino entroterra. Le autorità francesi sottolineano inoltre che la tariffa marittima pagata dai vettori è interamente trasferita da questi ultimi ai loro clienti e che, di conseguenza, la variazione della tariffa del trasporto marittimo da un porto continentale all'altro non incide sul prezzo di costo dei vettori.

(220) *Infine* la relazione Gecodia presenta un'analisi quantitativa che dimostrerebbe che un aumento della tariffa mensile per metro lineare di merci semoventi a Marsiglia non ha comportato un trasferimento del traffico di tali merci verso i porti di Tolone. Più specificamente, la relazione Gecodia ha analizzato due recenti episodi di shock dei prezzi persistenti sui collegamenti da Marsiglia ([126]), mentre i prezzi della tariffa mensile per metro lineare sono rimasti sostanzialmente stabili a Tolone ([127]). La relazione Gecodia spiega che, tra luglio 2018 e maggio 2019, lo shock dei prezzi al rialzo non ha portato a una reazione da parte dei vettori, in quanto la quota di mercato del porto di Tolone è rimasta stabile in tale periodo.

(221) La relazione Gecodia conclude quindi che i porti di Tolone e Marsiglia sono solo parzialmente intercambiabili per quanto riguarda il trasporto marittimo di merci semoventi tra la Corsica e la Francia continentale.

([124]) Sussiste tuttavia un'eccezione per il trasporto di merci pericolose di classe 1 (materiali esplosivi) e di classe 2 (gas compressi, liquefatti o disciolti) che sono vietate presso il terminal di Tolone-Port de Commerce e il porto di Nizza.

([125]) Prezzo di costo di riferimento per il trasporto su strada (trasporto regionale, dati nazionali del dicembre 2021 basati su un tragitto di 360 km, ossia la distanza media quotidiana percorsa per un flusso di trasporto regionale, tenendo conto dei viaggi verso il luogo di carico e dei viaggi di ritorno verso la base del vettore. Tali costi aggiuntivi tengono conto dei costi per chilometro con pedaggi, della tariffa oraria e della tariffa giornaliera (costi di possesso del veicolo, tassa/giorno, assicurazioni/giorno, ecc.). Le autorità francesi precisano che il costo logistico aggiuntivo medio varia in modo inversamente proporzionale alla distanza stradale totale del viaggio. Pertanto quanto più il punto di partenza è vicino a Marsiglia, tanto più elevato è il costo logistico aggiuntivo totale.

([126]) Entrambi gli episodi corrispondono ai periodi seguenti:
— tra ottobre 2017 e ottobre 2018, un aumento medio annuo del 6 % della tariffa mensile per metro lineare di merci semoventi;
— tra ottobre 2019 e ottobre 2020, una diminuzione media annua del 16 % della tariffa mensile per metro lineare di merci semoventi.

([127]) Sulla base delle informazioni sulle tariffe praticate da Corsica Ferries raccolte dalla relazione Gecodia sul sito web di tale azienda nel 2020.

3.4.3.1.2. Individuazione della domanda quantitativa di trasporto marittimo di merci

3.4.3.1.2.1. Domanda quantitativa di trasporto marittimo di merci non semoventi

(222) La relazione Gecodia ha calcolato la domanda futura per il trasporto marittimo di merci semoventi e non semoventi nel periodo 2023-2030 su base annua per ciascuna delle rotte tra il porto di Marsiglia e i porti corsi.

(223) Quanto alle merci non semoventi, la domanda storica è stata stabilita sulla base dei dati raccolti presso le società di navigazione. Al fine di valutare la domanda prevista per gli anni 2023-2030, la crescita annua osservata tra il 2010 e il 2019 (2,3 % annuo) è stata applicata al traffico del 2019. La domanda prevista è stata calcolata secondo quanto segue:

Tabella 17

Domanda di trasporto di merci non semoventi per rotta marittima (in ML) da Marsiglia, osservata per il periodo 2018-2020 e calcolata per il periodo 2023-2030

	2018	2019	2020	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	523 874	516 467	505 631	565 647	591 965	663 246
Bastia	677 280	674 081	677 321	738 269	772 620	865 653
Porto Vecchio	141 610	155 785	155 461	170 619	178 558	200 059
Propriano	52 331	54 160	52 453	59 317	62 077	69 552
L'Île-Rousse	73 374	85 229	66 952	93 345	97 688	109 451

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023 (relazione Gecodia, tabella 56).

3.4.3.1.2.2. Domanda quantitativa di trasporto marittimo di merci semoventi

(224) La domanda quantitativa di trasporto marittimo di merci semoventi è stata valutata sulla base degli stessi parametri della domanda quantitativa di trasporto marittimo di merci non semoventi (considerando 222 e 223).

(225) Come spiegato nella sezione 3.4.2.1.1.3.3, la relazione Gecodia ha concluso che il porto di Marsiglia e il porto di Nizza non sono intercambiabili per quanto riguarda il trasporto marittimo di merci semoventi e che l'intercambiabilità dei porti di Marsiglia e Tolone per il trasporto marittimo di merci semoventi è solo parziale.

(226) Sulla base della relazione Gecodia, le autorità francesi hanno ritenuto che la percentuale della domanda proveniente dagli utenti del trasporto di merci semoventi che considerano il porto di Marsiglia non intercambiabile con il porto di Tolone rappresentasse l'80 % della domanda storica di merci semoventi tra Marsiglia e la Corsica nel 2019, mentre il restante 20 % considera Tolone come un'alternativa al porto di Marsiglia.

(227) Le autorità francesi hanno spiegato che tale stima dell'80 % è basata sulle dichiarazioni dell'associazione Syndicat professionnel des transporteurs de la Corse e di Corsica Linea, presentate nel quadro di una consultazione di mercato del 2020. Più specificamente, il Syndicat professionnel des transporteurs de la Corse (che rappresenta il [20-50] % del volume di ML di merci semoventi tra la Corsica e il continente) e Corsica Linea avrebbero rispettivamente indicato che l'84 % e l'85 % dei flussi di merci semoventi avevano come origine o destinazione il dipartimento Bouches-du-Rhône (di cui Marsiglia è il principale porto di riferimento).

(228) Dopo aver stimato la domanda specifica di merci semoventi per il porto di Marsiglia, le autorità francesi hanno quantificato tale domanda per i prossimi anni. La domanda quantitativa di merci semoventi considerata corrispondente alla parte di utenti che non considera alcuna alternativa al porto di Marsiglia (ossia l'80 % della domanda calcolata per gli anni 2023-2030 tra Marsiglia e la Corsica), è presentata nella Tabella 18.

Tabella 18

Domanda di trasporto di merci semoventi per rotta marittima (in ML) da Marsiglia osservata per il periodo 2018-2020 e stimata per il periodo 2023-2030

	2018	2019	2020	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	116 797	113 958	95 040	99 848	104 493	117 076
Bastia	172 671	166 125	120 047	145 555	152 328	170 670
Porto Vecchio	36 082	43 222	37 063	37 870	39 632	44 404
Propriano	17 489	17 992	14 294	15 764	16 498	18 484
L'Île-Rousse	24 017	26 878	22 753	23 550	24 646	27 613

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023 (relazione Gecodia, tabella 57 per gli anni 2018-2020 e tabella 60 per gli anni 2023, 2025 e 2030).

(229) Inoltre poiché il trasporto di merci semoventi richiede anche il trasporto di trasportatori (che costituiscono una categoria di passeggeri), le autorità francesi hanno quindi individuato anche una domanda per gli spostamenti dei trasportatori. Le autorità francesi hanno ritenuto che la domanda da parte dei trasportatori fosse proporzionale al volume di merci semoventi trasportate e che tale percentuale fosse regolare nel tempo.

(230) Per calcolare, per ciascun collegamento marittimo, il rapporto di trasportatori per ML di merci semoventi, le autorità francesi si sono basate sul valore medio osservato per il periodo 2018-2021. Tale rapporto è stato applicato alla domanda di merci semoventi stimata per il 2030. Di conseguenza, secondo le autorità francesi, la domanda di trasporto per i trasportatori è la seguente:

Tabella 19

Traffico marittimo di trasportatori (in numero) da Marsiglia osservato per il periodo 2018-2021 e stimato per il periodo 2023-2030

	2018	2019	2020	2021	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	6 435	6 496	4 736	6 915	5 991	6 270	7 025
Bastia	9 934	9 423	6 303	8 022	8 733	9 140	10 240
Porto Vecchio	2 222	2 664	2 699	2 536	2 651	2 774	3 108
Propriano	1 414	1 446	1 203	1 411	1 576	1 650	1 848
L'Île-Rousse	1 900	2 289	1 768	2 233	1 884	1 972	2 209

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 27 luglio 2023.

3.4.3.2. Determinazione della capacità del mercato di soddisfare la domanda espressa dagli utenti

(231) Dopo aver stimato la domanda qualitativa e quantitativa espressa dalle varie categorie di utenti del trasporto marittimo di merci tra la Corsica e la Francia continentale, le autorità francesi hanno cercato di determinare in quale misura l'offerta del mercato potesse soddisfare tale domanda.

3.4.3.2.1. Risultati della consultazione degli operatori

3.4.3.2.1.1. Domande inviate

(232) Gli operatori del trasporto marittimo dovevano rispondere alle stesse domande presentate nei considerando da 163 a 165 per quanto riguarda l'offerta in materia di trasporto merci che avrebbero attuato in assenza di contratti di servizio pubblico. In particolare, agli operatori del trasporto marittimo è stato chiesto di compilare un file Excel indicando separatamente le quantità di volume che avrebbero trasportato per le merci semoventi e le merci non semoventi.

3.4.3.2.1.2. Sintesi delle risposte ricevute

(233) Alla consultazione degli operatori hanno risposto tre operatori: Corsica Linea, La Méridionale e Corsica Ferries.

(234) Corsica Linea e La Méridionale hanno dichiarato che senza contratti di servizio pubblico non avrebbero proposto alcun servizio commerciale tra la Corsica e la Francia continentale.

(235) Corsica Ferries ha presentato l'offerta commerciale che avrebbe attuato in assenza di contratti di servizio pubblico per il trasporto di merci. A sostegno delle sue risposte al questionario, Corsica Ferries ha presentato diversi file Excel che illustrano, tra l'altro, la capacità delle sue navi e l'offerta commerciale che avrebbe attuato.

(236) In risposta alla domanda 2 della consultazione degli operatori, che chiedeva a questi ultimi di esprimere il loro parere sulla pertinenza della distinzione tra merci semoventi e merci non semoventi, Corsica Ferries ha sottolineato il carattere artificiale e inefficace della distinzione sistematica operata dall'OTC tra merci semoventi e merci non semoventi, in quanto non dipende dall'offerta proposta dalle società di navigazione, ma dalle dimensioni, dall'organizzazione e dalle scelte di ciascun vettore. Corsica Ferries ha inoltre sottolineato che, dal punto di vista delle autorità francesi, il trasporto di merci semoventi implicava necessariamente la presenza di un conducente a bordo della nave, sebbene tra le merci semoventi sussista una differenza tra merci semoventi accompagnate (con conducente) e merci semoventi non accompagnate (senza conducente).

(237) Corsica Ferries ha dichiarato nella sua risposta che l'offerta che avrebbe proposto in assenza di contratti di servizio pubblico non avrebbe distinto le capacità di trasporto offerte in funzione del tipo di merci considerato. Il file Excel che ha presentato mostrava quindi le capacità di trasporto di merci offerte dalla società cumulativamente, vale a dire includendo sia le merci non semoventi che quelle semoventi, senza distinzioni.

(238) Corsica Ferries ha inoltre formulato le stesse critiche di cui al considerando 169.

(239) In risposta alla domanda 4, Corsica Ferries ha dichiarato che, in assenza di contratti di servizio pubblico, a partire dal 1º gennaio 2023 avrebbe offerto servizi di trasporto di merci tra tutti i porti continentali (Marsiglia, Ajaccio, Tolone) e tutti i porti corsi ad eccezione del porto di Propriano. In particolare, Corsica Ferries avrebbe offerto servizi commerciali (sia per merci che per passeggeri), diurni e notturni, comprendenti:

— un tragitto andata-ritorno quotidiano tra la Francia continentale (almeno cinque volte alla settimana da Tolone e due volte alla settimana da Marsiglia) e ciascuno dei porti di Ajaccio e Bastia;

— due tragitti andata-ritorno mensili da Marsiglia e almeno tre tragitti andata-ritorno settimanali da Tolone, per ciascuno dei porti di Porto Vecchio e L'Île-Rousse;

— nessun servizio commerciale con destinazione Propriano, tenuto conto, secondo Corsica Ferries, dell'intercambiabilità di tale porto con quello di Ajaccio, che essa avrebbe proposto di servire almeno una volta al giorno da Marsiglia e Tolone;

— servizi supplementari di trasporto marittimo tra il porto di Nizza e la Corsica tra luglio e settembre.

(240) Corsica Ferries ha informato le autorità francesi di disporre di una flotta di 13 navi che non sono destinate a una determinata rotta. La società ha inoltre precisato che il 15 % delle sue traversate, per tutte le rotte, sarebbe stato diurno (partenza tra le 6:00 e le 16:00 e arrivo tra le 14:00 e le 00:00 in entrambe le direzioni).

(241) Per quanto riguarda la capacità delle sue navi per i servizi di trasporto di merci, Corsica Ferries ha fornito alle autorità francesi le informazioni di cui alla Tabella 20.

Tabella 20

Trasporto marittimo di merci di Corsica Ferries per rotta marittima (in ML) da Marsiglia e Tolone osservato per il periodo 2016-2019 e stimato per il periodo 2023-2028 in assenza di CCSP

Marsiglia	**Media annua (2016-2019, ML)**	**Media annua (2023-2028, ML)**	**Aumento (%)**
Ajaccio	-	232 566	N.A.
Bastia	-	270 297	N.A.
Porto Vecchio	-	47 371	N.A.
Propriano	-	-	N.A.
L'Île-Rousse	-	51 123	N.A.
Totale Marsiglia	-	**601 357**	**N.A.**
Tolone	**Media annua (2016-2019, ML)**	**Media annua (2023-2028, ML)**	**%**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	-	-	N.A.
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Totale Tolone	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Totale Marsiglia e Tolone	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Fonte: risposta di Corsica Ferries al test di mercato sui collegamenti marittimi tra la Corsica e la Francia continentale (22 febbraio 2022).

(242) Corsica Ferries ha inoltre precisato che l'offerta proposta sarebbe stata valida solo in assenza di eventuali contratti di servizio pubblico tra la Corsica e il continente.

3.4.3.2.2. Analisi del fallimento del mercato

(243) Dopo aver analizzato la capacità dispiegata da Corsica Ferries (retrospettiva e prospettica), la relazione finale ha concluso che, in assenza di CCSP, l'offerta del mercato non avrebbe permesso di soddisfare tutta la domanda da parte degli utenti in materia di trasporto di merci semoventi e non semoventi.

(244) *Per quanto riguarda le merci non semoventi*, la relazione Gecodia ha indicato che l'offerta proposta da Corsica Ferries contraddiceva alcune conclusioni tratte nella relazione stessa, in quanto Corsica Ferries proponeva di trasportare merci non semoventi su navi miste (ro-pax) dal porto di Tolone cinque volte alla settimana sui due collegamenti Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Bastia e tre volte alla settimana per i porti corsi secondari. Tuttavia solo i) Tolone-Brégaillon (e non Tolone-Port de Commerce) dispone delle infrastrutture necessarie per gestire le merci non semoventi e ii) Tolone-Brégaillon può accogliere solo navi ro-ro e al massimo per un'unica rotta (considerando 210).

(245) Inoltre nella relazione Gecodia è riportato che l'offerta proposta da Corsica Ferries non era sufficiente a soddisfare la domanda di trasporto marittimo di merci non semoventi espressa dagli utenti a causa dell'insufficiente frequenza di collegamenti settimanali offerti tra Marsiglia e la Corsica. Secondo la relazione Gecodia, Corsica Ferries si sarebbe inizialmente limitata a offrire due tragitti andata-ritorno settimanali tra il porto di Marsiglia e i porti di Ajaccio e Bastia, mentre gli utenti richiedevano tragitti andata-ritorno quasi quotidiani per il loro flusso di merci non semoventi. La relazione Gecodia ha poi fatto notare che i collegamenti proposti tra il porto di Marsiglia e i porti di Porto Vecchio e L'Île-Rousse erano limitati a tre tragitti andata-ritorno mensili, mentre gli utenti esprimevano l'esigenza di un trasporto marittimo settimanale. Infine la relazione Gecodia constatava che Corsica Ferries non proponeva alcun servizio commerciale tra il porto di Marsiglia e il porto di Propriano, nonostante sussistesse l'esigenza di un trasporto marittimo settimanale espressa dagli utenti.

(246) *Per quanto riguarda le merci semoventi*, la relazione Gecodia ha illustrato che, per gli stessi motivi esposti ai considerando 244 e 245, Corsica Ferries proponeva collegamenti con frequenze insufficienti tra il porto di Marsiglia e i porti corsi per soddisfare la domanda di merci semoventi che non avrebbe preso in considerazione alcuna alternativa al porto di Marsiglia (vale a dire l'80 % del traffico totale di merci semoventi tra Marsiglia e la Corsica). Le autorità francesi hanno inoltre fatto notare che, alla luce delle dichiarazioni della CCI del Var relative al livello di saturazione delle sue infrastrutture e alla difficoltà per il terminal di Tolone-Port de Commerce di aumentare il suo traffico attuale di merci semoventi, l'offerta di Corsica Ferries, che prevedeva anche un aumento delle sue capacità da Tolone, risultava difficile da considerare.

3.4.3.3. Conclusione sull'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico in materia di trasporto marittimo di merci

(247) Sulla base di quanto precede, le autorità francesi hanno concluso che sussiste un'esigenza di servizio pubblico in materia di trasporto marittimo di merci semoventi e non semoventi che corrisponde alla domanda stimata tra il 2023 e il 2030 tra Marsiglia e ciascuno dei cinque porti corsi, come illustrato nella Tabella 21.

Tabella 21

Esigenza di servizio pubblico in materia di trasporto marittimo di merci (in ML) da Marsiglia stimato per il periodo 2023-2030

	Merci non semoventi (ML all'anno)		Merci semoventi - Area di Marsiglia (non intercambiabile) (ML all'anno)		Merci totali (ML all'anno)	
	2023	2030	2023	2030	2023	2030
Ajaccio	565 647	663 246	99 848	117 076	**665 495**	**780 322**
Bastia	738 269	865 653	145 555	170 670	**883 824**	**1 036 323**
Porto Vecchio	170 619	200 059	37 870	44 404	**208 489**	**244 463**
Propriano	59 317	69 552	15 764	18 484	**75 081**	**88 036**
L'Île-Rousse	93 345	109 451	23 550	27 613	**116 895**	**137 064**
Totale	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

3.5. **Necessità e proporzionalità delle CCSP**

(248) Dopo aver determinato l'esistenza di diverse esigenze di servizio pubblico in materia di trasporto marittimo di merci e passeggeri, le autorità francesi hanno cercato di determinare lo strumento giuridico necessario nonché gli obblighi di servizio pubblico adeguati per soddisfare tali esigenze e che pregiudicherebbero meno le libertà essenziali per il buon funzionamento del mercato interno (considerando 92).

3.5.1. *Necessità e proporzionalità del contratto di servizio pubblico*

(249) Le autorità francesi hanno innanzitutto esaminato la possibilità di rafforzare il regime OSP 2019 (considerando 62) per i collegamenti o gli utenti per i quali era stata individuata un'esigenza di servizio pubblico di trasporto marittimo. Tuttavia hanno ritenuto che tale approccio presentasse diversi limiti.

(250) *In primo luogo*, le autorità francesi hanno ritenuto che il regime OSP 2019 non consentisse di sopperire alla carenza di offerta privata per soddisfare le domande individuate. Hanno ritenuto che l'offerta di Corsica Ferries proposta nell'ambito del regime OSP 2019 dal porto di Marsiglia in assenza di contratti di servizio pubblico fosse già irregolare per soddisfare tutte le esigenze individuate dalla Francia (sezioni 3.4.2.3 e 3.4.3.3) e che un rafforzamento del regime OSP 2019 non avrebbe pertanto avuto alcun effetto.

(251) *In secondo luogo*, le autorità francesi hanno considerato che gli orari di partenza e di arrivo delle navi tra la Francia continentale e la Corsica fossero aspetti importanti della domanda di trasporto marittimo di merci e passeggeri (considerando 112, 190, 191 e 208). Secondo la Francia, il regolamento sul cabotaggio non consentiva agli Stati membri di definire gli orari di arrivo e di partenza delle navi in un regime OSP. Secondo l'articolo 4, paragrafo 2, di detto regolamento, nell'imporre obblighi di servizio pubblico, gli Stati membri si limitano alle esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste e all'equipaggio della nave.

(252) *Infine* le autorità francesi hanno ritenuto che un siffatto regime, se accompagnato da compensazioni, non avrebbe consentito alla CdC di assicurare il contenimento dei costi connessi al servizio pubblico, in quanto non avrebbe alcun elemento per stimare tali costi (che sarebbero compensati a posteriori, una volta erogato il servizio) a causa dell'incertezza circa il numero di traversate che sarebbero state effettuate.

(253) Per tutti questi motivi, le autorità francesi hanno ritenuto che la conclusione delle CCSP fosse necessaria per stabilire i requisiti adeguati in materia di servizio pubblico di trasporto marittimo onde soddisfare le esigenze di servizio pubblico individuate e ciò per ciascun collegamento marittimo tra il porto di Marsiglia e i porti corsi.

3.5.2. *Necessità e proporzionalità degli obblighi di servizio pubblico imposti nel quadro delle CCSP*

(254) Le autorità francesi hanno ritenuto che le esigenze di servizio pubblico individuate richiedessero la conclusione di CCSP che stabilissero gli obblighi di servizio pubblico seguenti.

(255) *In primo luogo*, le autorità francesi hanno deciso di aggiudicare un contratto di servizio pubblico per ciascun collegamento marittimo interessato da un'esigenza di servizio pubblico individuata. Ciascun contratto di servizio pubblico doveva includere l'obbligo di effettuare servizi di trasporto marittimo di merci semoventi e non semoventi, nonché di passeggeri (trasportatori associati alle merci semoventi e passeggeri-pazienti) tra il porto di Marsiglia e ciascuno dei porti corsi, senza scali intermedi. Inoltre il contratto di servizio pubblico per il collegamento Marsiglia-L'Île-Rousse doveva prevedere anche l'obbligo di trasportare merci pericolose (il porto di L'Île-Rousse è l'unico porto corso autorizzato a ricevere tali merci), mentre il collegamento marittimo Marsiglia-Propriano doveva prevedere l'obbligo di trasportare passeggeri residenti e non residenti, nonché passeggeri-pazienti e trasportatori. Le autorità francesi hanno spiegato che tali obblighi derivavano strettamente dai fallimenti del mercato individuati durante la consultazione degli operatori.

(256) *In secondo luogo*, le autorità francesi hanno ritenuto necessario imporre orari di viaggio specifici in ciascuna CCSP, con partenze serali dai/verso i porti corsi nonché arrivi nelle prime ore del mattino in Corsica o a Marsiglia. Tali orari soddisferebbero strettamente la domanda da parte degli utenti stabilita attraverso la consultazione degli utenti (passeggeri/merci) e le conclusioni della relazione Gecodia sull'organizzazione della catena logistica tra la Corsica e la Francia continentale (considerando 208). Tali obblighi sono presentati per ciascuna rotta nella Tabella 22.

Tabella 22

Obblighi in termini di orari per il traffico di merci e passeggeri nelle CCSP in entrambe le direzioni (Marsiglia-Corsica e Corsica-Marsiglia)

Marsiglia	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Orario di partenza	Tra le 18:30 e le 20:00				
Orario di arrivo (il giorno successivo)	Tra le 6:00 e le 8:00	Tra le 6:00 e le 8:00	Tra le 7:00 e le 8:00	Tra le 7:00 e le 8:00	Tra le 6:00 e le 8:00

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 28 giugno 2023.

(257) *In terzo luogo*, le autorità francesi hanno ritenuto necessario prevedere obblighi di frequenza, il cui obiettivo è garantire, da un lato, la regolarità dei servizi conformemente alle esigenze individuate (considerando 112 e 208) e, dall'altro lato, una flessibilità sufficiente dell'offerta di servizio pubblico alla luce delle notevoli fluttuazioni della domanda. Le autorità francesi hanno ritenuto che le CCSP dovessero prevedere tre obblighi di frequenza per ciascun collegamento marittimo interessato:

— l'obbligo di garantire un numero minimo di tragitti andata-ritorno settimanali;

— l'obbligo di garantire un numero minimo di tragitti andata-ritorno all'anno;

— l'obbligo, in determinati casi e per determinati collegamenti marittimi, di garantire tragitti andata-ritorno aggiuntivi entro un limite definito dalle CCSP.

(258) Tali obblighi di frequenza per ciascuna CCSP sono presentati nella Tabella 23. Tali frequenze sono in particolare più elevate per i collegamenti marittimi di Bastia e Ajaccio, poiché in questi due porti si concentra una quota significativa del traffico passeggeri e merci verso la Corsica (considerando 54, 55 e 59).

Tabella 23

Obblighi di frequenza per il traffico di merci e passeggeri nelle CCSP

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Numero minimo di tragitti andata-ritorno settimanali in bassa stagione ([1]) (traffico di base)	6	6	2-3	2-3	3
Numero minimo di tragitti andata-ritorno settimanali in alta stagione ([2]) (traffico di base)	7	7	3	3	3
Numero minimo di tragitti andata-ritorno all'anno (traffico di base)	365	365	156	156	156
Numero di tragitti andata-ritorno aggiuntivi all'anno	10	30	-	-	10

([1]) Definito come periodo che va da novembre a marzo.
([2]) Definito come periodo che va da aprile a ottobre.
Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 28 giugno 2023.

(259) Il funzionamento di tali obblighi di frequenza può essere illustrato dall'esempio seguente. Come mostrato nella Tabella 23, per il collegamento marittimo Marsiglia-Ajaccio, il concessionario è tenuto a effettuare sei tragitti andata-ritorno settimanali in bassa stagione e sette in alta stagione. La frequenza minima di tragitti andata-ritorno settimanali da osservare implica quindi la realizzazione di 130 tragitti andata-ritorno in bassa stagione e 214 tragitti andata-ritorno in alta stagione, ossia un totale di 344 tragitti andata-ritorno. Inoltre l'operatore è tenuto a effettuare 365 tragitti andata-ritorno all'anno: la differenza tra i 365 tragitti andata-ritorno richiesti all'anno e i 344 tragitti andata-ritorno richiesti su base settimanale costituisce il numero di tragitti andata-ritorno (19) che l'operatore deve assicurare nel corso dell'anno (oltre al numero minimo di tragitti andata-ritorno settimanali richiesti) ma che quest'ultimo è libero di programmare nei giorni dell'anno che desidera. Tuttavia tali 19 tragitti andata-ritorno presentano la particolarità di poter essere riprogrammati su richiesta delle autorità francesi («**tragitti andata-ritorno riprogrammabili**»). Una riprogrammazione potrebbe ad esempio avvenire se tali autorità constatassero che, in un dato giorno, la domanda risulterebbe molto bassa e sarebbe opportuno rinviare il servizio a un altro giorno. I tragitti andata-ritorno riprogrammabili sono quindi caratterizzati dalla loro flessibilità, il che fornisce alle autorità francesi uno strumento flessibile per adeguare l'offerta di servizio pubblico alle fluttuazioni della domanda o agli eventi imprevisti.

(260) In altre parole, le autorità francesi hanno definito un numero minimo di tragitti andata-ritorno annuali da effettuare per soddisfare l'esigenza quantitativa e qualitativa di servizio pubblico (sia passeggeri che merci), che prevede l'obbligo per l'operatore di effettuare i) tragitti andata-ritorno settimanali fissi e minimi onde garantire la regolarità dei servizi di trasporto marittimo e ii) tragitti andata-ritorno riprogrammabili onde garantire la flessibilità dei servizi rispetto all'esigenza di servizio pubblico.

(261) Inoltre, per completare il dispositivo, le autorità francesi hanno ritenuto necessario prevedere obblighi in materia di tragitti andata-ritorno aggiuntivi per taluni collegamenti marittimi. Tali tragitti andata-ritorno corrispondono al numero di tragitti andata-ritorno che potrebbero essere effettuati in aggiunta al numero minimo di tragitti andata-ritorno annuali. Lo scopo dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi è far fronte a un picco eccezionale di traffico. Sarebbero attivati su richiesta esclusiva delle autorità francesi qualora queste ultime constatassero che la domanda di merci in un dato giorno (e solo di merci – i tragitti andata-ritorno aggiuntivi non riguardano i passeggeri) supera il volume massimo di carico delle navi messe a disposizione in tale giorno. Lo scopo dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi è quindi quello di evitare di lasciare le merci ai moli, il che comporterebbe ritardi di consegna in Corsica. Come mostrato nella Tabella 23, le autorità francesi hanno previsto tragitti andata-ritorno aggiuntivi per tre collegamenti (Ajaccio, Bastia e L'Île-Rousse), in cui si rileva la probabilità più elevata di attuare tali tragitti andata-ritorno.

(262) *Infine* le autorità francesi hanno ritenuto necessario imporre capacità minime di carico delle navi per ogni traversata. Tali obblighi corrispondono alla capacità minima necessaria per ogni traversata che l'operatore deve trasportare per soddisfare quotidianamente l'esigenza sotto il profilo quantitativo di servizio pubblico stimata dalle autorità francesi per il trasporto di passeggeri (residenti e non residenti per il collegamento marittimo Marsiglia-Propriano e passeggeri-pazienti per tutti i collegamenti) e merci (semoventi o meno, ivi compresi i trasportatori).

(263) Per ottenere le capacità minime di trasporto di passeggeri per traversata, le autorità francesi si sono basate sulla domanda annuale prevista per il 2030 per ciascuna categoria di passeggeri e rotta (Tabella 14 e Tabella 19), tenendo conto del numero di traversate richieste all'anno (Tabella 23). Inoltre, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri-pazienti e il trasporto di trasportatori, le autorità francesi hanno considerato che il tragitto avvenga ogni giorno eccetto il fine settimana per i porti principali di Ajaccio e Bastia e tre giorni alla settimana per gli altri porti corsi. Il risultato finale (numero di passeggeri per traversata) è presentato nella Tabella 24.

Tabella 24

Obblighi in materia di capacità minima per il traffico passeggeri indicati nelle CCSP

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Totale
Passeggeri-pazienti per traversata (traffico di base)	4	5	1	1	2	**13**
Trasportatori per traversata (traffico di base)	14	19	10	4	7	**54**
Passeggeri (esclusi i passeggeri-pazienti e i trasportatori) per traversata (traffico di base)	-	-	-	186	-	**186**

Fonte: osservazioni delle autorità francesi trasmesse il 28 giugno e il 28 luglio 2023.

(264) Infine, per individuare la domanda di passeggeri-pazienti per traversata (ivi compresi gli accompagnatori), hanno ritenuto opportuno che il tragitto avvenga ogni giorno tranne il fine settimana per i porti principali di Ajaccio e Bastia e tre giorni alla settimana per gli altri porti corsi. Il livello considerato è adattato per tenere conto dell'arrotondamento. Il risultato finale (numero di passeggeri-pazienti per traversata e rotta marittima) è presentato nella Tabella 25.

Tabella 25

Stima della domanda da parte di passeggeri-pazienti e dei loro accompagnatori che viaggiano in nave tra la Corsica e Marsiglia (passeggeri per traversata)

	2023-2030
Ajaccio	4
Bastia	5
Porto Vecchio	1
Propriano	1
L'Île-Rousse	2

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 27 luglio 2023.

(265) Inoltre, per quanto riguarda la capacità minima di carico di *merci* per traversata, le autorità francesi hanno precisato di averla definita come segue.

(266) Per calcolare le capacità in termini di trasporti merci necessari alla settimana, le autorità francesi hanno preso come riferimento l'esigenza di servizio pubblico settimanale di trasporto merci stimato per il mese di luglio 2030 (che costituisce il picco dell'esigenza di servizio pubblico individuato durante il periodo interessato dalle misure in esame). Per le rotte verso Ajaccio e Bastia, le autorità francesi hanno ipotizzato che il 90 % del trasporto merci avvenga nei giorni lavorativi durante la settimana, mentre tale percentuale sale al 100 % per le rotte verso gli altri tre porti corsi. Combinando il volume di merci settimanale richiesto con il numero minimo di tragitti andata-ritorno settimanali imposti (ossia sei tragitti andata-ritorno settimanali durante il periodo invernale sulle rotte Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Bastia nonché tre tragitti andata-ritorno settimanali verso gli altri porti), le autorità francesi hanno ottenuto la capacità minima richiesta per traversata per il trasporto merci, come indicato nella Tabella 26.

Tabella 26

Obblighi in materia di capacità minima per il traffico di merci indicati nelle CCSP

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Volume minimo di merci (ML) per traversata (traffico di base)	1 470	1 860	1 040	520	700

Fonte: osservazioni delle autorità francesi trasmesse il 28 giugno e il 28 luglio 2023.

3.6. Procedura di aggiudicazione delle CCSP

3.6.1. *Delibera n. 22/050 del 28 aprile 2022*

(267) A seguito dell'individuazione di un'esigenza di servizio pubblico e della necessità di ricorrere al contratto di servizio pubblico per soddisfarla adeguatamente, il 28 aprile 2022 la CdC ha indetto la procedura di aggiudicazione delle CCSP.

(268) Nel caso di specie, con delibera dell'Assemblea della Corsica n. 22/050 del 28 aprile 2022, la CdC ha deciso di ricorrere a CCSP con suddivisione in lotti «rotta per rotta» per la prestazione dei servizi di trasporto marittimo di merci (comprese le merci pericolose) e passeggeri tra il porto di Marsiglia, da una parte, e quelli di Ajaccio (lotto 1), Bastia (lotto 2), Porto Vecchio (lotto 3), Propriano (lotto 4) e L'Île-Rousse (lotto 5), dall'altra parte, per un periodo di 7 anni (con l'opzione di al massimo altri 12 mesi, vale a dire una durata massima di 8 anni) tra il 1º gennaio 2023 e il 31 dicembre 2030.

(269) L'ambito di applicazione delle CCSP comprendeva tutti gli obblighi di servizio pubblico di cui alla sezione 3.5.2 della presente decisione.

(270) L'articolo 2.4 del regolamento della consultazione ([128]) stabiliva che «le caratteristiche minime di ciascuna convenzione sono le seguenti: tariffe massime applicabili ai residenti corsi e al trasporto di merci, capacità di carico delle navi, tragitti andata-ritorno orari e frequenze dei servizi, durata della convenzione, importo massimo della compensazione finanziaria versata dall'OTC».

(271) L'articolo 9.2, del regolamento della consultazione stabiliva che "ogni offerta è analizzata in base a criteri che consentono di determinare l'offerta migliore in relazione al vantaggio economico complessivo per la [CdC]. Per un raggruppamento, la valutazione di tali capacità è complessiva.

Criteri	Elementi di analisi per criterio	Ponderazione
Criterio 1: valore tecnico dell'offerta		60 %
Sottocriterio 1	Qualità tecnica delle navi: idoneità del mezzo navale proposto dal soggetto candidato in riferimento agli elementi seguenti: — presentazione del mezzo navale (numero, destinazione, certificazione e controllo delle navi, classificazione, Stato di bandiera, conformità ai vari codici e convenzioni). Saranno comunicati gli eventuali contratti di noleggio; — idoneità alle condizioni del mare e di navigazione in base alle esigenze portuali (anno di consegna, tipo, numero di ponti e motori, potenza unitaria, velocità, velocità in modalità di efficienza ridotta).	20 %

([128]) Il regolamento della consultazione faceva parte dei documenti dell'avviso di indizione di gara pubblicato il 6 maggio 2022 (considerando 272).

Criteri	Elementi di analisi per criterio	Ponderazione
Sottocriterio 2	Frequenze e orari: idoneità del mezzo navale del candidato in relazione a frequenze e orari alla luce delle specifiche di cui all'allegato 1: — frequenze minime (passeggeri, trasportatori, merci); — tragitti andata-ritorno aggiuntivi; — orari di partenza e di arrivo.	15 %
Sottocriterio 3	Idoneità del mezzo navale alle esigenze degli utenti (numero di lineare di merci, lunghezza, altezza, resistenza dei ponti, numero di prese per container a temperatura controllata per tutte le rotte e numero di cabine e sedili), cabine e ascensori per persone a mobilità ridotta	15 %
Sottocriterio 4	Qualità dei servizi per utenti professionali e privati: — servizi per gli utenti (ristorazione, servizi alberghieri, aree ricreative, condizioni di accoglienza per le persone a mobilità ridotta e, più in generale, per le persone che viaggiano per motivi medici, servizio di informazione per gli utenti, ecc.); — servizi in materia di trasporto merci (procedure di trattamento e gestione, comunicazione); — sicurezza a bordo del mezzo navale (istruzioni di sicurezza, situazioni di emergenza); — continuità del servizio pubblico (compreso il servizio sociale e solidale ([1])): piano d'informazione in caso di perturbazioni del servizio, gestione dei reclami, modalità di risarcimento, ecc.).	10 %
Criterio 2: importo della compensazione finanziaria e solidità del piano aziendale		30 %
Sottocriterio 1: importo totale della compensazione finanziaria	Questo sottocriterio è analizzato in relazione all'importo totale della compensazione finanziaria proposta dal soggetto candidato per l'esecuzione del servizio per la durata della convenzione. Tale compensazione distingue tra una componente legata ai costi di esercizio, una componente legata agli oneri di investimento e una componente legata agli oneri per il carburante	20 %
Sottocriterio 2: solidità del piano aziendale preventivo del soggetto candidato	Coerenza dei costi e delle entrate presentati nel conto economico preventivo (allegato 9 del progetto di convenzione) con le ipotesi di esercizio considerate dal candidato, che avrà reso esplicite nella nota finanziaria.	10 %
Criterio 3: responsabilità sociale d'impresa (RSI) Saranno quindi presentate le azioni e il livello di impegno del candidato nonché le modalità per controllarli in relazione alla responsabilità sociale delle imprese: prestazioni dal punto di vista etico, sociale e ambientale.		10 %

([1]) Il servizio sociale e solidale, che riguarda il collegamento con Bastia, è definito all'articolo 25.3 della CCSP relativa a tale collegamento, come garanzia del «*trasporto marittimo di merci fino a 1 300 metri lineari al giorno*» e per direzione di traversata (osservazioni delle autorità francesi del 7 giugno 2022).

3.6.2. *Procedura di aggiudicazione*

(272) L'avviso di indizione di gara è stato pubblicato il 6 maggio 2022 ([129]), con un termine per la ricezione delle candidature e offerte fissato al 25 luglio 2022.

(273) Prima della data di scadenza del termine per la presentazione delle offerte, Corsica Ferries ha posto una serie di domande alla CdC al fine di ottenere chiarimenti su vari punti del regolamento della consultazione. Tenuto conto del fatto che la CdC avrebbe risposto in modo insufficiente o non avrebbe risposto affatto alle sue domande, Corsica Ferries ha presentato al giudice dei procedimenti sommari precontrattuali del Tribunale amministrativo di Bastia un'istanza finalizzata all'annullamento della procedura di aggiudicazione delle CCSP a causa di una violazione, da parte della CdC, degli obblighi di pubblicità e di indizione di gara imposti all'amministrazione aggiudicatrice ([130]).

(274) Con l'ordinanza n. 2200797 del 20 luglio 2022, il giudice dei procedimenti sommari del Tribunale amministrativo di Bastia ha ritenuto che la maggior parte delle difficoltà espresse da Corsica Ferries non fossero di competenza del giudice dei procedimenti sommari. Inoltre, il giudice dei procedimenti sommari del Tribunale amministrativo di Bastia ha respinto le violazioni addotte da Corsica Ferries in quanto, a suo avviso, i candidati interessati avevano la possibilità di presentare un'offerta rispettando tutti le prescrizioni tecniche stabilite nei documenti della consultazione. Corsica Ferries ha quindi impugnato la sentenza di cui trattasi dinanzi al Consiglio di Stato francese. Con sentenza del 25 novembre 2022, quest'ultimo ha dichiarato irricevibile il ricorso (*Société Corsica Ferries*, n. 466415).

(275) Corsica Ferries ha infine deciso di non partecipare alla procedura di aggiudicazione delle CCSP, dopo avere in particolare ritenuto di non disporre dei mezzi navali rispondenti a tutte le prescrizioni tecniche stabilite dalla CdC nel quadro delle CCSP.

(276) La CdC ha ricevuto tre candidature:

— il raggruppamento Corsica Linea-La Méridionale: lotto 1;

— Corsica Linea: lotti 2, 3, 4 e 5;

— La Méridionale: lotti 3 e 4.

(277) La commissione di concessione di servizio pubblico ha proceduto all'apertura dei fascicoli il 26 luglio 2022. A seguito del parere di tale commissione del 2 agosto 2022, i tre candidati sono stati ammessi a presentare un'offerta. Dopo l'analisi delle loro offerte, il 31 agosto 2022 detta commissione ha ritenuto opportuno proseguire la procedura nella fase di negoziazione con tali candidati.

(278) Secondo la Francia, le negoziazioni condotte dalla CdC con i candidati si sono svolti nel modo seguente:

— il primo ciclo di negoziazione si è svolto il 6 e 7 settembre 2022: al termine, ai candidati è stato chiesto un miglioramento generale delle loro offerte in relazione agli aspetti finanziari;

— il secondo ciclo si è svolto il 4, 5 e 6 ottobre 2022: al termine, ai candidati è stato chiesto di individuare ulteriori possibilità di ottimizzazione finanziaria;

— il terzo ciclo si è svolto il 18 e 19 ottobre 2022 e ha mirato a consolidare l'offerta finanziaria dei candidati come pure a riesaminare le proposte di modifica da essi apportate al contratto;

— il quarto ciclo si è svolto il 7 novembre 2022 con l'obiettivo di finalizzare il progetto di contratto e consolidare i progressi finanziari prima della presentazione delle offerte finali da parte dei candidati;

— il 10 novembre 2022 i candidati hanno presentato le loro offerte finali.

([129]) Bando n. 22-63447 del «Bulletin officiel des annonces des marchés publics» (BOAMP), pubblicato il 6 maggio 2022, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb:%2222-63447%22, e su TED lo stesso giorno con il riferimento 2022/S 089-246001, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:IT:HTML.

([130]) Corsica Ferries sosteneva in particolare che i documenti della consultazione contenevano numerose inesattezze e contraddizioni riguardanti la durata delle CCSP, la natura degli investimenti a carico del futuro concessionario e l'esatto tipo di navi assegnate dai candidati. Corsica Ferries lamentava inoltre l'imprevedibilità e la mancanza di equilibrio economico dei tragitti andata-ritorno riprogrammabili come pure dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi, che richiedeva la mobilitazione di due o tre navi per rotta senza motivo. Sosteneva infine che i criteri di selezione delle offerte applicati erano imprecisi e non pertinenti.

(279) La commissione di concessione di servizio pubblico competente per la presentazione delle offerte finali si è riunita il 23 novembre 2022.

3.6.3. *Delibera n. 22/188 del 20 dicembre 2022*

(280) Con delibera n. 22/188 del 20 dicembre 2022, l'Assemblea della Corsica ha approvato la scelta del raggruppamento Corsica Linea - La Méridionale per il lotto 1, della società Corsica Linea per i lotti 2, 4 e 5 e della società La Méridionale per il lotto 3. La Tabella 27 presenta l'importo della compensazione finanziaria per lotto.

Tabella 27

Importo totale della compensazione finanziaria per lotto delle CCSP (in milioni di EUR)

Porti corsi	Compensazione finanziaria per il periodo 2023-2030	Compensazione finanziaria annua (media)
Lotto 1: Ajaccio	245,9	30,7
Lotto 2: Bastia	251,1	31,4
Lotto 3: Porto Vecchio	132,2	16,5
Lotto 4: Propriano	122,6	15,3
Lotto 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Totale	**853,6**	**106,6**

Fonte: notifica delle autorità francesi del 27 dicembre 2022.

3.7. **Disposizioni pertinenti delle CCSP**

(281) La finalità della presente sezione è descrivere le clausole contrattuali delle CCSP. Tali clausole sono complessivamente comuni alle cinque CCSP.

3.7.1. *Disposizioni relative agli obblighi di servizio pubblico e alla loro durata*

3.7.1.1. Contenuto degli obblighi di servizio pubblico

(282) Gli articoli 1 e 2 delle cinque CCSP precisano che, in relazione alla continuità territoriale tra i porti corsi e quello di Marsiglia, al concessionario è affidato l'adempimento degli obblighi di servizio di interesse economico generale («**SIEG**») relativi a quanto segue:

— il trasporto di merci (comprese le merci pericolose per il collegamento con L'Île-Rousse) sotto forma di merci non semoventi e merci semoventi; e

— il trasporto di i) passeggeri che viaggiano per motivi medici ([131]), ii) passeggeri che viaggiano in qualità di trasportatori di merci semoventi e iii) solo per la rotta tra Marsiglia e Propriano, i passeggeri residenti in Corsica e i passeggeri non residenti in Corsica.

(283) L'articolo 1 prevede inoltre che qualsiasi servizio di trasporto di merci o passeggeri prestato dal concessionario e non contemplato dal SIEG costituisce un «servizio commerciale o non SIEG».

(284) L'articolo 4 specifica che i documenti contrattuali che vincolano le parti sono la convenzione e i relativi allegati (come pure, sulla base dell'articolo 1, qualsiasi eventuale clausola aggiuntiva che li modifica). In caso di contraddizione, la convenzione prevale sugli allegati.

([131]) L'articolo 26.1 delle CCSP precisa che tali passeggeri sono i passeggeri residenti in Corsica che viaggiano per motivi medici.

3.7.1.2. Modalità di adempimento degli obblighi di servizio pubblico

(285) L'allegato 1 delle cinque CCSP illustra in modo dettagliato le caratteristiche dei servizi marittimi delle CCSP, le quali sono descritte nella sezione 3.5.2 della presente decisione.

(286) L'articolo 17 delle CCSP stabilisce che, per quanto riguarda il trasporto di merci e per ogni traversata, il concessionario non potrà lasciare rimorchi al molo, eccetto in caso di richiesta da parte del vettore o di saturazione eccezionale delle capacità della nave, al fine di garantire il soddisfacimento della domanda degli utenti professionali e di garantire la continuità territoriale. Tale disposizione aggiunge che, «al fine di ottimizzare l'organizzazione del traffico, il concedente potrà riprogrammare alcuni tragitti andata-ritorno, nel rispetto del numero totale di tragitti andata-ritorno annuali di cui all'allegato 1 della convenzione. Tali riprogrammazioni saranno decise nel quadro delle riunioni del comitato tecnico di cui all'articolo 10.2» (cfr. anche il considerando 290).

(287) L'articolo 18 delle convenzioni relative ai collegamenti di Ajaccio, Bastia e L'Île-Rousse prevede che, «in virtù delle esigenze di esecuzione del servizio pubblico, il concedente potrà essere indotto a chiedere al concessionario di effettuare occasionalmente tragitti andata-ritorno aggiuntivi il cui numero massimo e le cui modalità sono fissate nell'allegato 1. L'attuazione di tali tragitti andata-ritorno aggiuntivi sarà esaminata nel quadro del comitato tecnico di cui all'articolo 10.2». In pratica, secondo le autorità francesi, tali tragitti andata-ritorno saranno attivati solo se, nel quadro della riunione settimanale del comitato tecnico, le autorità francesi constatano che le navi sono sature e che sussiste una domanda aggiuntiva per almeno 40 rimorchi. In seguito alla riunione del comitato tecnico, il concessionario formalizzerà a mezzo posta le sue proposte di tragitti andata-ritorno aggiuntivi conformemente alle esigenze espresse dal concedente e riceverà conferma tramite corrispondenza di ritorno sugli eventuali tragitti andata-ritorno aggiuntivi decisi. Il termine minimo di preavviso del concedente nei confronti del concessionario è stimato «in settimana» al fine di monitorare attentamente le curve d'impegno. In pratica, le autorità francesi hanno indicato che la domanda di trasporto merci è generalmente nota con almeno 15 giorni di anticipo.

(288) L'articolo 20 delle CCSP precisa che, previa accettazione da parte del concedente, il concessionario può sostituire una nave con un'altra messa a disposizione dal concessionario per l'esecuzione della convenzione, a condizione in particolare che la nave sostitutiva soddisfi quanto disposto dall'allegato 1.

(289) L'articolo 22 delle CCSP prevede che le navi utilizzate per l'esecuzione della convenzione, nonché i servizi forniti dal concessionario, debbano essere conformi alle norme di accessibilità per le persone a mobilità ridotta. Le condizioni di accoglienza di tali persone sono stabilite nell'allegato 5 delle CCSP.

3.7.1.3. Monitoraggio del rispetto degli obblighi di servizio pubblico

(290) L'articolo 10.2 delle CCSP dispone che un comitato di controllo tecnico, composto segnatamente da rappresentanti dell'OTC, del concessionario, del gestore delle infrastrutture portuali e dei vettori di merci, si riunisca ogni settimana per monitorare l'esecuzione del servizio e gli adeguamenti eventualmente necessari.

(291) L'articolo 11.1 delle CCSP prevede che in caso di forza maggiore o di eventi imprevisti le parti si consultino al fine di individuare le misure volte a ripristinare l'equilibrio economico delle CCSP.

3.7.1.4. Durata delle CCSP

(292) L'articolo 3 delle CCSP stabilisce che la convenzione entra in vigore il 1º gennaio 2023 e scade il 31 dicembre 2029. Aggiunge che le parti concordano una possibile proroga pari al massimo a 12 mesi, in particolare in caso di mancata aggiudicazione di un nuovo contratto di concessione alla scadenza della convenzione. La durata massima possibile della convenzione è quindi di 8 anni.

3.7.2. *Disposizioni in materia di compensazione concessa ai beneficiari delle CCSP*

3.7.2.1. Parametri generali

(293) L'articolo 30 delle CCSP stabilisce i principi generali relativi alla compensazione degli obblighi del SIEG. Prevede in particolare che:

— il concessionario sia remunerato mediante proventi di gestione del SIEG e ne sostenga gli oneri. Il concessionario è autorizzato a proporre a titolo commerciale servizi di trasporto marittimo di merci o passeggeri, purché siano rispettate le condizioni di esecuzione del SIEG. I proventi di gestione del servizio commerciale sono conservati dal concessionario;

— la compensazione finanziaria massima versata dall'OTC al concessionario per l'adempimento dei suoi obblighi SIEG non ecceda quanto necessario per coprire il costo netto di esecuzione del SIEG, tenendo conto di un utile ragionevole (conformemente alle norme della disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione per prestazioni di servizio pubblico ([132]) – «**disciplina SIEG**»);

— la compensazione finanziaria sia calcolata sulla base del metodo di ripartizione dei costi e rappresenti la differenza tra i costi e le entrate attesi del concessionario relativi all'esecuzione del SIEG (come indicati nell'allegato 9 delle CCSP contenente il conto economico preventivo del concessionario), fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 35.1, 37.1 e 40 sul controllo di qualsiasi eventuale sovracompensazione;

— i costi del SIEG da prendere in considerazione per il calcolo della compensazione comprendano tutti i costi diretti necessari per l'esecuzione del SIEG e un contributo adeguato ai costi indiretti comuni sia al SIEG che alle attività commerciali;

— la stima dei costi e delle entrate attese si basi su parametri plausibili e osservabili;

— la contabilità interna del concessionario debba indicare in modo distinto i costi e le entrate relativi al SIEG nonché quelli relativi agli altri servizi. Il ricorso alla contabilità dei costi e a criteri di imputazione è necessario al fine di individuare:

  — i costi relativi all'attività SIEG e quelli relativi all'attività commerciale;

  — poiché la natura del traffico non esclude l'uso di navi ro-pax, la ripartizione, nell'ambito dell'attività SIEG, tra le attività di trasporto merci e di trasporto passeggeri per le rotte interessate.

(294) L'articolo 31 delle CCSP prevede che l'equilibrio economico di ciascuna rotta sia illustrato nell'allegato 9 presentato dal concessionario, che determina le previsioni di esecuzione delle CCSP, a rischio e pericolo del concessionario.

3.7.2.2. Parametri relativi alle entrate e agli oneri connessi all'esecuzione del SIEG

3.7.2.2.1. Entrate

(295) L'articolo 32 delle CCSP dispone che il concessionario percepisca direttamente tutte le entrate derivanti dall'esecuzione del SIEG, in particolare:

— le entrate relative al trasporto di merci in applicazione del listino prezzi definito dall'articolo 33.2 delle CCSP;

([132]) Comunicazione della Commissione dal titolo «Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011)» (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 15).

— le entrate relative al trasporto di passeggeri residenti corsi che viaggiano per motivi medici in applicazione del listino prezzi definito dall'articolo 33.3 delle CCSP ([133]);

— le entrate correlate ottenute, tra l'altro, dai servizi specifici forniti di propria iniziativa dal concessionario ai trasportatori di merci o ai passeggeri residenti corsi che viaggiano per motivi medici (ristorazione, bagagli, giocattoli, ecc.).

(296) Inoltre l'articolo 32 delle CCSP dispone altresì che, per gli anni dal 2023 al 2028, l'eccedenza del risultato commerciale non SIEG rispetto all'allegato 9 debba essere utilizzata in via prioritaria dal concessionario nel quadro del finanziamento degli investimenti in modo tale da privilegiare le soluzioni tecniche che permettono di ridurre i livelli di emissione di gas a effetto serra e, più in generale, perseguire obiettivi di miglioramento della qualità ambientale del SIEG come previsto dall'articolo 11.2 delle CCSP. Le eccedenze inutilizzate riguardanti un esercizio specifico saranno capitalizzate fino alla realizzazione degli investimenti o fino alla scadenza della convenzione. Le eccedenze inutilizzate saranno restituite integralmente al concedente alla scadenza naturale o anticipata della convenzione. Il trattamento di tali eccedenze è oggetto di esame nel quadro del comitato ambientale, economico e giuridico di cui all'articolo 10.1 delle CCSP.

(297) L'articolo 33.2 delle CCSP specifica che il listino prezzi per il trasporto di merci nel quadro del SIEG è fissato nell'allegato 8, che stabilisce le tariffe seguenti e prevede che, per le merci semoventi, il viaggio del primo trasportatore sia incluso nel listino prezzi:

Tabella 28

Tariffe massime applicabili al trasporto di merci nel quadro delle CCSP

Per un tragitto	Tariffe merci (in euro, tasse escluse)
Metro lineare di merci mobili o convenzionali	40
Metro lineare «Esportazione» o «Materia prima»	20
Metro lineare «Esportazione +»	15
Altro tipo di merce	La tariffa è determinata liberamente dal concessionario conformemente al regime OSP 2 019.

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 28 giugno 2023.

(298) L'articolo 33.3 delle CCSP stabilisce che il listino prezzi per il trasporto di residenti corsi nel quadro del SIEG è quello risultante dall'applicazione del regime OSP 2019. Inoltre le tariffe applicate ai passeggeri non residenti corsi nel quadro del SIEG sono liberamente determinate dal concessionario ma non possono superare le tariffe massime previste da tale regime.

([133]) Tuttavia, nelle loro osservazioni del 28 luglio 2023, le autorità francesi hanno affermato, come già evidenziato, che per la rotta Propriano rientrano nell'ambito di applicazione del servizio pubblico tanto i passeggeri residenti in Corsica quanto quelli che non vi risiedono. Pertanto, il concessionario percepisce anche entrate derivanti dalle prestazioni relative al trasporto di tali passeggeri. Inoltre il concessionario percepisce altresì entrate derivanti dalle prestazioni relative al trasporto dei trasportatori di merci semoventi.

Tabella 29

Tariffe applicabili al trasporto di passeggeri nel quadro delle CCSP

Sola andata per persona (o unità)	Tariffe massime residenti corsi (in euro, tasse escluse)		Tariffe non residenti corsi
Passeggero	Adulto Bambino	35 20	Le tariffe sono liberamente determinate dal concessionario (senza superare le tariffe massime fissate nella delibera n. 19/128) ([1])
Sistemazione	Cabina con oblò Cabina interna Poltrona	51 46 7	
Veicolo	Pari o inferiore a 4,5 m Tra 4,5 m e 5 m Oltre 5 m	46 51 56	

([1]) Cfr. la nota a piè di pagina n. 138.
Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 28 giugno 2023.

3.7.2.2.2. Oneri e compensazione finanziaria

(299) L'articolo 34.1 delle CCSP prevede che il concessionario sostenga tutti i costi di esercizio all'infuori del carburante (segnatamente il personale, le spese di porto, i prodotti alimentari da commercializzare) e che a tali costi di esercizio sia applicato un margine come indicato nell'allegato 9.

(300) L'articolo 34.2 delle CCSP prevede che gli oneri di investimento connessi alle navi siano stabiliti sulla base della flotta assegnata dal concessionario alla gestione delle rotte oggetto delle CCSP.

(301) L'articolo 35.1 delle CCSP dispone che la compensazione finanziaria di esercizio e investimento (*Compensation Financière d'Exploitation et d'Investissement* – «**CFEI**») versata annualmente dall'OTC al concessionario sia costituita da due componenti:

— una componente riguardante i costi di esercizio («**CFE**»), corrispondente ai costi di esercizio derivanti dalla fornitura del SIEG (esclusi gli oneri in materia di carburante e investimento), al netto delle entrate generate dalla fornitura del SIEG di cui all'articolo 31 e all'allegato 9. La CFE tiene conto degli incrementi di efficienza previsti dal concessionario per la durata del contratto. In pratica, il meccanismo di efficacia garantisce che l'importo della CFE sia calcolato in modo tale che gli aumenti dei costi dovuti all'inflazione effettiva non siano pienamente compensati;

— una componente riguardante i costi di investimento («**CFI**») corrispondente alle quote di ammortamento e/o ai canoni di leasing e/o al costo di noleggio della nave assegnata alla prestazione del SIEG, quale calcolato nell'allegato 9.

(302) L'articolo 35.3 delle CCSP prevede che l'allegato 9 sia aggiornato ogni anno per tener conto dell'andamento dell'inflazione effettiva e precisa in modo dettagliato il metodo di calcolo di tale aggiornamento, tenendo conto in particolare degli incrementi di efficienza.

(303) L'articolo 36.2 delle CCSP prevede che i costi riguardanti il carburante necessari per l'esecuzione dei servizi di trasporto marittimo (esclusi i tragitti andata-ritorno aggiuntivi) siano soggetti a un meccanismo di copertura dei costi del carburante per un periodo massimo di 24 mesi. Dopo tale periodo, il concessionario dovrà negoziare un nuovo contratto di copertura chiedendo almeno tre preventivi. Il concessionario trasmetterà i preventivi al concedente indicando a quest'ultimo il prestatore che desidera selezionare. A titolo di deroga, alla scadenza del contratto iniziale di copertura dei costi del carburante, l'OTC può decidere in merito all'istituzione di un meccanismo che consenta la messa in comune dei costi del carburante (alle condizioni di cui all'articolo 11.1 delle CCSP). Tale meccanismo entrerà in vigore al posto del nuovo contratto di copertura che deve essere concluso dal concessionario. Inoltre le variazioni del costo del carburante non si ripercuotono sui listini prezzi e il costo unitario del carburante considerato nel conto economico preventivo (allegato 9) per il periodo corrispondente nonché il meccanismo associato sono riportati in dettaglio nell'allegato 10.

(304) L'articolo 37.1 delle CCSP prevede che l'OTC versi ogni anno al concessionario una compensazione finanziaria per i costi del carburante associati all'esecuzione del SIEG («**CFC**»). La compensazione finanziaria massima della CFC è stabilita nell'allegato 9.

(305) L'articolo 38.1 delle CCSP prevede la compensazione forfettaria massima per i tragitti andata-ritorno aggiuntivi («**CFsup**»). Tale compensazione è costituita da tre componenti:

— una componente riguardante i costi di esercizio («**CFEsup**»), corrispondente ai costi di esercizio derivanti dalla realizzazione di un tragitto andata-ritorno aggiuntivo (esclusi i costi del carburante), al netto delle entrate generate da un tragitto andata-ritorno aggiuntivo. Tiene conto dei costi di esercizio e delle entrate nel quadro del SIEG, alla luce di un utile ragionevole quale previsto nell'allegato 9;

— una componente riguardante i costi di investimento («**CFIsup**»), corrispondente alle quote di ammortamento e/o ai canoni di leasing e/o al costo di noleggio della nave assegnata alla realizzazione dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi (quale calcolato nell'allegato 9);

— una componente riguardante i costi del carburante («**CFCsup**»), corrispondente ai costi del carburante sostenuti dal concessionario per la realizzazione di un tragitto andata-ritorno supplementare (l'importo della CFCsup è indicato nell'allegato 9 per l'anno 2023 e sarà adattato per gli anni successivi in funzione del prezzo del carburante).

(306) Inoltre l'articolo 38.1 delle CCSP specifica che la compensazione per un tragitto andata-ritorno aggiuntivo, se effettuato, è l'importo minore tra i) l'importo previsto della compensazione per tragitto andata-ritorno di cui all'allegato 9 (conto economico preventivo) e ii) l'importo risultante dal conto economico aggiornato, che comprende i costi netti effettivi sostenuti per la gestione di un tragitto andata-ritorno aggiuntivo e fa parte della relazione annuale, presentata dai concessionari all'OTC (di cui all'articolo 46 delle CCSP).

3.7.2.3. Parametri relativi all'imputazione dei costi relativi all'esecuzione del SIEG

(307) Gli articoli 35.1 e 37.1 delle CCSP prevedono altresì che, nella misura in cui il concessionario utilizza le navi per proporre attività commerciali che esulano dal SIEG, il criterio di imputazione di cui all'allegato 9 consenta di stabilire la contabilità dei costi e di definire l'importo della compensazione finanziaria forfettaria. Tale criterio di imputazione è fisso per tutta la durata della convenzione ed è vincolante per le parti.

(308) Secondo le informazioni fornite dalle autorità francesi ([134]), l'imputazione dei costi al SIEG e al servizio commerciale è stata effettuata (e presentata agli offerenti nel quadro della procedura di aggiudicazione delle CCSP) sulla base dei principi seguenti che, secondo la Francia, sono già stati riconosciuti dalla Commissione in casi precedenti ([135]):

— i costi connessi direttamente al trasporto di passeggeri o merci sono imputati al SIEG a seconda del numero di passeggeri o del volume di merci (in ML) che i concessionari sono tenuti a garantire nel quadro degli obblighi in materia di capacità previsti dalle CCSP;

— i costi comuni (ad esempio legati a personale, manutenzione, carburante, costo di noleggio delle navi, ammortamento, ecc.), che rappresentano la maggior parte dei costi di esercizio dei concessionari sono imputati al SIEG in modo proporzionale alle capacità (espresse in m^3 di volume) riservate sulla nave alle attività del SIEG ([136]).

([134]) Osservazioni delle autorità francesi presentate il 5 aprile 2023.

([135]) Decisione 2011/98/CE della Commissione, del 28 ottobre 2009, relativa all'aiuto di Stato C 16/08 (ex NN 105/05 e NN 35/07) applicato dal Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord – Sovvenzioni a CalMac e NorthLink per i servizi di trasporto marittimo in Scozia [GU L 45 del 18.2.2011, pag. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj] e decisione dell'Autorità di vigilanza EFTA n. 070/17/COL, del 29 marzo 2017, sull'accordo per i servizi marittimi di Hurtigruten 2012-2019 (Norvegia) [2018/887] (GU L 158 del 21.6.2018, pag. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Al fine di stimare l'importo della compensazione ex ante, l'imputazione dei costi avverrà sulla base delle capacità riservate. Il controllo ex post sarà effettuato sulle capacità effettivamente utilizzate. Ciò significa che se le capacità SIEG riservate sono utilizzate per trasporti non legati al SIEG, l'importo della compensazione sarà ridotto in misura corrispondente. Tuttavia, se le capacità del SIEG rimangono inutilizzate, l'operatore riceverà comunque una compensazione per la messa a disposizione della capacità.

(309) Come indicato nella Tabella 30, nel quadro delle CCSP, i concessionari hanno imputato in media il [60-75] % dei costi di esercizio alle attività del SIEG, ad eccezione della CCSP relativa alla rotta Marsiglia-Propriano per la quale i costi sono stati interamente imputati al SIEG.

Tabella 30

Percentuale dei costi imputati al SIEG nelle CCSP

Costi	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Personale navigante ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Personale di terra ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costi commerciali passeggeri ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costi commerciali auto ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costi commerciali merci ([2])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Movimentazione ([2]) ([5])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Spese di porto ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Assistenza ai passeggeri ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Viveri (da commercializzare) ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Viveri per l'equipaggio ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Forniture ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Comunicazione ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Assicurazioni ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Informatica[3]	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Imposte e tasse ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costi di struttura società concessionaria ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Manutenzione e assistenza ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costo di messa a disposizione delle navi ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costi di noleggio delle navi ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Costi del carburante ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Media ponderata	[…] %	[…] %	[…] %	**100 %**	[…] %

([1]) Costi direttamente connessi al trasporto di passeggeri.
([2]) Costi direttamente connessi al trasporto di merci.
([3]) Costi comuni.
([4]) Costi direttamente connessi al servizio commerciale (ad eccezione della rotta Marsiglia-Propriano).
([5]) Le spese di movimentazione corrispondono ai costi degli operatori portuali responsabili della movimentazione dei rimorchi alla partenza e all'arrivo presso gli scali. Il loro costo è interamente imputato all'attività di trasporto di merci per natura.

Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 28 giugno 2023.

3.7.2.4. Parametri per il calcolo dell'utile ragionevole

(310) L'articolo 39 delle CCSP prevede che l'utile ragionevole sia determinato conformemente alla disciplina SIEG e corrisponda al rapporto (calcolato nell'allegato 9 delle CCSP) seguente: risultato corrente al lordo delle imposte e degli interessi del SIEG/fatturato del SIEG (ivi compresa la compensazione finanziaria ricevuta dal concessionario). Per ciascuna rotta, l'utile ragionevole non potrà superare il 2,13 % per tutta la durata del contratto, a meno che un ulteriore studio indipendente, richiesto in caso di mutamenti radicali del mercato, non giustifichi la revisione di tale percentuale.

(311) La percentuale del 2,13 % deriva dalle offerte finanziarie presentate dalle società Corsica Linea e La Méridionale, che hanno stimato per tutte le rotte, sulla base dei conti economici preventivi, un margine operativo per le attività connesse al SIEG compreso tra lo 0,69 % (lotto 4: Propriano) e il 2,13 % (lotto 3: Porto Vecchio). Inoltre le autorità francesi hanno fornito alla Commissione i risultati di uno studio esterno commissionato dalla Francia ([137]) che ha calcolato, sulla base di un campione di società di navigazione comparabili a Corsica Linea e La Méridionale ([138]), un margine operativo di riferimento del 7,8 %.

3.7.2.5. Parametri relativi al controllo dell'assenza di sovracompensazione

(312) L'articolo 7 delle CCSP prevede che il concedente (ossia l'OTC e la CdC) controlli che l'importo della compensazione versata al concessionario in virtù della convenzione non comporti alcuna sovracompensazione e impone al concessionario di rimborsare qualsiasi eventuale sovracompensazione, maggiorata di interessi di mora, conformemente agli articoli 35.1, 37.1 e 40.

(313) Conformemente all'articolo 46 delle CCSP, il concessionario presenta all'OTC, nella sua relazione annuale, un conto economico nello stesso formato del conto economico preventivo. Il confronto tra il conto preventivo e quello consuntivo è accompagnato da una nota esplicativa delle differenze constatate. Il livello di compensazione effettivamente versata porta a un rimborso da parte del concessionario se l'analisi effettuata dall'OTC dimostra che tale livello è superiore a quello necessario per coprire il costo netto degli obblighi di servizio pubblico tenendo conto di un utile ragionevole, conformemente agli articoli 35.1, 37.1, 39 e 40 delle CCSP.

(314) Gli articoli 35.1, 37.1 e 40 delle CCSP prevedono che, al fine di evitare il rischio di sovracompensazione, l'OTC richieda ogni anno, sulla base di una relazione annuale dei servizi, un controllo del calcolo della compensazione al fine di valutare l'eventuale differenza tra il calcolo basato sul criterio di imputazione di cui all'allegato 9 e il calcolo basato su un criterio di imputazione risultante dall'esercizio effettivo (costi ed entrate effettivi, gestione effettiva delle navi, ecc.). In caso di differenze tra il calcolo risultante dall'esercizio effettivo e quello indicato nel conto economico preventivo (allegato 9), metà dell'eventuale sovracompensazione versata potrà essere trattenuta dal concessionario entro il limite del 5 % della compensazione e l'eccedenza sarà restituita all'OTC secondo le modalità stabilite da quest'ultimo, maggiorata di interessi di mora. In ogni caso, la compensazione non potrà superare l'importo risultante dall'allegato 9.

(315) Gli articoli 35.2 e 37.2 delle CCSP precisano che la mancata realizzazione di una traversata, a prescindere dalla causa, comporta una riduzione della compensazione corrispondente al risparmio realizzato dal concessionario sulle CFEI e CFC a causa della mancata prestazione del SIEG. L'importo della riduzione non può essere negativo.

(316) Se la sostituzione di una nave prevista dall'articolo 20 delle CCSP (considerando 288) comporta un aumento dei costi inizialmente stabiliti nel conto economico preventivo di cui all'allegato 9, tale aumento sarà a carico del concessionario. Se la sostituzione comporta una riduzione di tali costi, il concedente e il concessionario opereranno gli adeguamenti finanziari necessari a seguito della presentazione della relazione annuale di cui all'articolo 46 delle CCSP.

([137]) Osservazioni delle autorità francesi trasmesse il 5 aprile 2023 («Benchmark de rentabilité du transport maritime réalisé dans le cadre de la procédure d'attribution de la DSP maritime entre la Corse et le continent français», OTC, 20 novembre 2022).

([138]) Il campione comprende le società seguenti: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink e Viking Line. Lo studio comparativo riguarda gli anni 2017-2019, laddove i dati erano disponibili.

(317) L'articolo 38 delle CCSP aggiunge che, nella sua relazione annuale, il concessionario «indica il costo effettivo di ogni tragitto andata-ritorno aggiuntivo, corrispondente alla differenza tra i costi e le entrate effettivi di tale tragitto andata-ritorno. Il concedente verserà una compensazione denominata compensazione effettiva per la traversata [(“**Cri**”)] corrispondente all'importo minimo tra il costo effettivo di tale tragitto andata-ritorno aggiuntivo e la compensazione massima per tragitto andata-ritorno aggiuntivo del periodo di esecuzione della traversata».

3.8. **Denuncia di Corsica Ferries**

(318) Il 23 marzo 2023 Corsica Ferries ha presentato alla Commissione una denuncia contro le misure concesse alle società La Méridionale e Corsica Linea.

(319) Nella sua denuncia, Corsica Ferries affermava che le misure in questione costituivano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La denuncia pone in particolare l'accento sul fatto che le misure in esame conferiscono un vantaggio a tali imprese, in quanto non rispettano nessuno dei quattro criteri stabiliti dalla giurisprudenza Altmark ([139]). Corsica Ferries affermava inoltre che le misure erano incompatibili con il mercato interno, in quanto violavano le disposizioni della direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([140]) sull'aggiudicazione dei contratti di concessione («direttiva sulle concessioni»), «in combinato disposto con gli articoli 49 e 56 TFUE».

(320) Con lettere del 13 ottobre e 20 dicembre 2023, Corsica Ferries ha fornito informazioni complementari alla denuncia per dimostrare, a suo avviso, l'assenza di esigenze di servizio pubblico e la mancanza di proporzionalità degli obblighi di servizio imposti nel quadro delle CCSP. Nella presente decisione, tali informazioni complementari, unitamente alla denuncia del 23 marzo 2023, saranno denominate «**denuncia**».

(321) La lettera del 13 ottobre 2023 rimanda a elementi relativi alla realizzazione di traversate effettuate al di fuori e nell'ambito di applicazione delle CCSP da parte della società Corsica Linea nell'estate 2023.

(322) Nella sua lettera del 20 dicembre 2023, Corsica Ferries ha fornito i risultati di uno studio del 14 dicembre 2023 che ha commissionato alla società Berkeley Research Group («**studio BRG 1**»).

(323) Lo studio BRG 1 dichiara di avere come scopo la valutazione della pertinenza di includere, nell'ambito di applicazione delle CCSP concernenti le rotte verso Ajaccio e Bastia, un'esigenza di servizio pubblico in materia di trasporto di passeggeri superiore a 12 passeggeri per traversata. Lo studio BRG 1 esamina solo l'esigenza di trasporto dei trasportatori valutata dalla Francia, ad esclusione di qualsiasi altra esigenza di servizio pubblico individuata dalla Francia.

(324) Inoltre lo studio BRG 1 precisa che, tenuto conto della mancanza di informazioni fornite dalle autorità francesi sulla valutazione dell'esigenza di servizio pubblico nel quadro delle CCSP, lo studio si è basato su relazioni e studi relativi ai precedenti contratti di servizio pubblico per ricostruire la metodologia a cui sembrava avesse fatto ricorso la Francia.

(325) Nelle sue osservazioni trasmesse alla Commissione nel quadro del procedimento formale di indagine, Corsica Ferries ha ampiamente ripreso il contenuto della denuncia. Il contenuto di quest'ultima è quindi illustrato nella sezione che presenta tali osservazioni (sezione 5.1).

3.9. **Descrizione dei motivi di avvio del procedimento formale di indagine**

(326) *In primo luogo*, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che le CCSP costituissero aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

(327) La Commissione ha ritenuto che le CCSP conferissero in particolare un vantaggio ai concessionari che questi ultimi non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato. Più precisamente, le CCSP in esame non soddisfacevano tutti i criteri stabiliti dalla giurisprudenza Altmark per escludere un siffatto vantaggio.

([139]) Cfr. sentenza del 24 luglio 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:T:2003:415.

([140]) Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Innanzitutto, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che le CCSP soddisfino un'effettiva esigenza di servizio pubblico in relazione al trasporto marittimo di merci semoventi (primo criterio Altmark).

(329) La Commissione ha ritenuto che le autorità francesi non avessero a priori dimostrato sufficientemente l'intercambiabilità solo parziale dei porti di Marsiglia e Tolone per il trasporto marittimo di merci semoventi (considerando da 310 a 312 della decisione di avvio).

(330) La Commissione ha rilevato che le autorità francesi si erano basate unicamente su dichiarazioni generiche rilasciate da operatori di mercato per quantificare tale intercambiabilità parziale (considerando 227). Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi in merito a tale valutazione, in quanto le autorità francesi non avevano verificato i dati di base a suo sostegno. La Commissione ha invitato le autorità francesi a fornire maggiori prove per giustificare la stima di tale domanda specifica per il porto di Marsiglia da parte di alcuni utenti del trasporto marittimo di merci semoventi.

(331) Inoltre la Commissione ha espresso dubbi in merito alla proporzionalità e alla necessità di determinati obblighi di servizio pubblico imposti dalle CCSP per soddisfare le esigenze di servizio pubblico individuate (considerando da 337 a 340 della decisione di avvio). La Commissione ha ritenuto che le capacità minime richieste dalle autorità francesi per il carico di merci (semoventi e non semoventi) e l'obbligo per i beneficiari delle misure di effettuare un numero minimo di tragitti andata-ritorno annuali non sembrassero sufficientemente giustificate alla luce delle esigenze di servizio pubblico individuate nella relazione Gecodia. La Commissione temeva che tali obblighi potessero comportare una capacità di trasporto di merci offerta dai concessionari notevolmente superiore all'esigenza quantitativa di servizio pubblico.

(332) La Commissione ha inoltre ritenuto in via preliminare che le misure non soddisfacessero il quarto criterio Altmark. Ha ritenuto che la procedura di aggiudicazione delle CCSP condotta dalle autorità francesi non fosse sufficientemente concorrenziale per garantire che la compensazione concessa ai beneficiari delle CCSP costituisse il costo minore per la collettività. La Commissione ha inoltre ritenuto che l'importo di tale compensazione non fosse stato fissato in relazione ai costi che avrebbe sostenuto un'impresa tipica, gestita bene e dotata di mezzi adeguati per adempiere agli obblighi di servizio pubblico assegnati.

(333) La Commissione ha inoltre ritenuto in via preliminare che le misure fossero imputabili allo Stato e finanziate mediante risorse statali. Le misure erano inoltre selettive a favore dei beneficiari e costituivano un ostacolo agli scambi intraunionali nonché una distorsione della concorrenza in un mercato liberalizzato.

(334) *In secondo luogo*, la Commissione ha osservato che le autorità francesi non avevano fornito elementi sufficienti a dimostrare la compatibilità delle CCSP con la disciplina SIEG. Oltre ai dubbi espressi sull'ambito di applicazione delle CCSP da parte della Commissione, quest'ultima ha anche messo in dubbio la conformità della procedura di aggiudicazione delle CCSP con il diritto dell'Unione in materia di concessioni.

4. **OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA**

(335) Le autorità francesi hanno trasmesso le loro osservazioni con lettera del 27 marzo 2024. Tali osservazioni riguardano i) la valutazione dell'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico e ii) il rispetto della direttiva sulle concessioni.

4.1. **Esistenza di un'esigenza di servizio pubblico**

(336) In risposta all'esame preliminare della Commissione relativo all'esistenza di un'effettiva esigenza di servizio pubblico, le autorità francesi hanno presentato le loro osservazioni su cinque punti.

4.1.1. *La Francia ha correttamente stimato la domanda quantitativa specifica degli utenti di merci semoventi per il porto di Marsiglia*

(337) Come indicato al considerando 227, le autorità francesi hanno ritenuto che la quota di utenti del trasporto di merci semoventi che non prendono in considerazione alcuna alternativa al porto di Marsiglia verso la Corsica rappresentasse l'80 % della domanda storica totale di merci semoventi tra Marsiglia e la Corsica.

(338) Alla luce dei dubbi espressi dalla Commissione al considerando 329 della decisione di avvio, le autorità francesi hanno proceduto con analisi più approfondite, condotte dalla società Gecodia, al fine di fornire prove quantitative sul livello di intercambiabilità tra il porto di Marsiglia e Tolone per quanto riguarda la domanda di trasporto marittimo di merci semoventi.

(339) *In primo luogo*, secondo le autorità francesi, un'analisi dell'ubicazione delle sedi sociali, dei depositi e delle basi logistiche dei vettori che rappresentano l'80,8 % del volume di merci semoventi sui collegamenti tra Marsiglia e la Corsica mostra che i loro impianti si trovano nelle immediate vicinanze del porto di Marsiglia, il che giustifica la loro preferenza per tale porto.

(340) *In secondo luogo*, Gecodia ha analizzato i flussi di merci semoventi di 122 clienti di Corsica Linea (che rappresentano l'85 % del suo traffico di merci semoventi) e 62 clienti della società La Méridionale (che rappresentano il 78 % del suo traffico di merci semoventi). Dall'analisi di tali flussi emerge che l'83 % (Corsica Linea) e l'88 % (La Méridionale) di essi sono riconducibili a basi logistiche poste in prossimità del porto di Marsiglia, il che implica una preferenza per tale porto.

(341) *In terzo luogo*, la società Gecodia ha analizzato i flussi gestiti da 32 vettori di merci semoventi (alcuni dei quali dispongono di diverse basi logistiche nei pressi di Marsiglia o Tolone) tra la Corsica e la Francia continentale che utilizzano il porto di Marsiglia e/o il porto di Tolone, che rappresentano circa il 65 % del volume di merci semoventi tra la Corsica e i porti di Marsiglia e Tolone negli anni da 2017 a 2019 e 2021 ([141]).

(342) Per ottenere tali dati, le autorità francesi hanno inviato alle società di navigazione una richiesta di informazioni relativa all'elenco dei loro principali clienti e ai volumi di merci semoventi associati (in ML). Tali dati sono stati elaborati in modo aggregato per ottenere un numero rappresentativo di vettori principali sull'intera area di Marsiglia e Tolone. Al fine di collegare i flussi nel modo più accurato possibile a una base logistica di partenza, le autorità francesi hanno utilizzato le informazioni raccolte con le interviste effettuate durante la consultazione degli utenti.

(343) L'elenco così redatto indica, per ciascun cliente, l'ubicazione della base logistica, la distanza tra la base logistica e il porto di Tolone e di Marsiglia come pure il volume annuo di merci semoventi (in ML) trasportato in ciascun porto nel periodo 2017-2021. Per alcuni clienti, è specificato anche il tipo di merci trasportate (ad esempio trasporto di attrezzature militari, prodotti deperibili, materiali da costruzione o merci pericolose). Le autorità francesi hanno inoltre raccolto ulteriori informazioni qualitative specifiche per i singoli vettori e pertinenti per la valutazione dell'intercambiabilità dei due porti. Ad esempio, alcuni utenti hanno dichiarato di aver utilizzato il porto di Tolone in passato a causa di limiti di capacità nel porto di Marsiglia.

(344) L'analisi di questi dati rivela, secondo le autorità francesi, che la maggior parte dei vettori utilizza solo il porto più vicino alla loro base logistica (22 vettori su 32). Per gli altri dieci vettori, l'analisi mostra che, a prescindere da una base logistica più vicina a Marsiglia, i vettori hanno utilizzato esclusivamente o in modo molto ampio il porto di Tolone. Le autorità francesi hanno spiegato che alcuni vettori avevano dichiarato di utilizzare il porto di Tolone in quanto disponevano di collegamenti autostradali verso Tolone che consentono loro di evitare l'agglomerato urbano di Marsiglia (tangenziale nord), mentre altri avevano trasferito la/il loro base/deposito dall'area di Marsiglia all'area di Tolone, il che ha comportato lo spostamento dei flussi di trasporto verso il porto di Tolone.

(345) Secondo le autorità francesi, dall'analisi delle informazioni così raccolte emerge che la scelta del porto da parte dell'utente è fortemente influenzata dalla vicinanza stradale del porto alla base logistica del vettore. Secondo tali autorità, sono principalmente le limitazioni dell'offerta a determinare il trasferimento verso Tolone del traffico di utenti che hanno basi più vicine a Marsiglia.

(346) Tutti questi elementi confermano, secondo le autorità francesi, che i) la scelta del porto per il trasporto di merci semoventi è effettuata principalmente in funzione dell'ubicazione delle basi logistiche dei vettori e che ii) oltre l'80 % del volume di merci semoventi trasportate dalle società concessionarie è riconducibile a una base logistica situata nell'area di Marsiglia. Pertanto, sussiste una preferenza effettiva per il porto di Marsiglia da parte degli utenti. Per questi utenti, il porto di Marsiglia non è intercambiabile con quello di Tolone.

([141]) Eccetto il 2020 a causa dell'impatto della pandemia di COVID-19 sui flussi commerciali.

4.1.2. *Gli obblighi di servizio pubblico relativi alle capacità minime del volume di merci da trasportare erano proporzionati rispetto delle esigenze di servizio pubblico individuate dalla Francia*

(347) Le autorità francesi affermano che le capacità minime imposte nelle CCSP relative al trasporto di merci non sono sproporzionate rispetto all'esigenza di servizio pubblico individuata. A tale riguardo adducono tre motivazioni.

(348) *In primo luogo*, secondo la Francia, non è possibile adottare un approccio basato sulle medie di traffico, data l'elevata volatilità della domanda.

(349) Le autorità francesi ricordano che le capacità minime di carico per traversata definite nelle CCSP tengono conto i) delle osservazioni risultanti dalla consultazione degli utenti (saturazione regolare su determinate rotte), ii) della dispersione dell'esigenza di servizio pubblico per traversata, per giorno e per mese (constatata sulla base dei dati storici per il 2019 e delle proiezioni per il periodo 2023-2030) nonché iii) della distribuzione prevista dell'esigenza di servizio pubblico al mese (da cui si calcola la capacità settimanale minima e in seguito la capacità minima per traversata al fine di assorbire il traffico in modo soddisfacente). La Francia ricorda inoltre che l'esigenza di servizio pubblico deve essere obbligatoriamente soddisfatta per non lasciare rimorchi ai moli e garantire così la fluidità del traffico (nessuna saturazione), la sua qualità (nessuna sanzione a causa di ritardi per i vettori o interruzione dell'approvvigionamento per le imprese in Corsica) e la sua sicurezza (evitando di lasciare al molo le merci che possono essere oggetto di furti o che può comportare il degrado dei prodotti).

(350) A tale riguardo, le autorità francesi hanno constatato che, durante la consultazione degli utenti, le difficoltà riscontrate dagli utenti del trasporto merci legate alla saturazione delle navi erano sempre più frequenti negli ultimi anni, in particolare sulle rotte verso Bastia e Ajaccio. Secondo la Francia, tale saturazione indica che la domanda degli autotrasportatori non può essere soddisfatta completamente per tutte le traversate. A tale riguardo, le autorità francesi osservano che i dati di prenotazione dei concessionari delle CCSP 2021-2022 confermano la presenza di merci lasciate ai moli, con una percentuale di rifiuto di imbarco delle merci superiore al 35 % sulla rotta Marsiglia-Bastia e superiore al 20 % sui collegamenti Marsiglia-Ajaccio.

(351) L'approccio adottato dalle autorità francesi consente quindi di garantire, nel modo più equo possibile, che l'offerta posta in essere possa assorbire la domanda di trasporto di merci in modo accettabile e proporzionato.

(352) A tale riguardo, le autorità francesi sottolineano che, diversamente da quanto affermato al considerando 338 della decisione di avvio, le capacità minime richieste per ciascuna traversata non sono state stabilite «in modo tale che il servizio pubblico possa soddisfare in qualsiasi momento il picco massimo di domanda osservato nei dati storici (nel quadro delle precedenti CCSP)».

(353) Al contrario, secondo le autorità francesi, gli elementi trasmessi alla Commissione dimostrano che, quasi ogni mese, il picco storico di traffico osservato supera la capacità minima imposta nelle CCSP. Ad esempio, sulla rotta Marsiglia-Bastia, la capacità minima è fissata a 1 860 ML per traversata. L'analisi dei dati storici del 2019 mostra tuttavia che tale volume è superato almeno una volta al mese e che ciò avviene otto mesi all'anno, mentre le proiezioni indicano che tale capacità sarebbe sistematicamente superata nel 2025. Le autorità francesi spiegano inoltre che nel 2023, nel primo anno di esecuzione delle CCSP, il volume richiesto in relazione alle capacità minime è stato superato almeno una volta al mese, tranne nel mese di dicembre.

(354) La dispersione del traffico nel corso dell'anno impedisce quindi, secondo la Francia, di determinare capacità minime sulla base della media dei volumi annui previsti per il periodo 2023-2030 nello studio Gecodia. Un siffatto approccio potrebbe infatti portare a una situazione in cui le navi rischierebbero di trovarsi regolarmente in una situazione di capacità insufficiente ad assorbire la domanda di trasporto delle merci.

(355) La Tabella 31 riproduce il numero di traversate in cui si registrerebbe una domanda superiore alla capacità media minima nel 2019 e nel 2030, qualora tale capacità fosse stata stabilita sulla base della media dei volumi annui previsti per il periodo 2023-2030 nella relazione Gecodia. Ne consegue che, sulle rotte tra Marsiglia e Ajaccio, Bastia e Porto Vecchio, si registrerebbe una domanda superiore alla capacità minima richiesta per una traversata su due (una traversata su quattro per i collegamenti tra Marsiglia, Propriano e L'Île-Rousse).

Tabella 31

Numero di traversate con domanda superiore alla capacità minima media stabilita sulla base dei volumi medi annui previsti per il periodo 2023-2030 nello studio Gecodia

	Numero di traversate annue previste nelle CCSP	Capacità minima media per traversata (ML) [1]	Numero di traversate con domanda superiore alla capacità minima media			
			2019		2030	
			Numero di traversate	% di traversate annuali	Numero di traversate	% di traversate annuali
Bastia	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Ajaccio	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Porto Vecchio	312	784	79	25 %	143	46 %
Propriano	312	282	79	25 %	125	40 %
L'Île-Rousse	312	439	62	20 %	112	36 %

([1]) La capacità minima media per traversata, prevista per il periodo 2023-2030, è calcolata come esigenza annua di servizio pubblico (Tabella 21) divisa per i tragitti andata-ritorno annuali previsti nelle CCSP (Tabella 23).
Fonte: osservazioni delle autorità francesi presentate il 4 febbraio 2024.

(356) *In secondo luogo*, secondo la Francia, la mobilitazione di una flotta che dispone di capacità superiori al traffico medio osservato nel corso dell'anno costituirebbe una normale prassi di mercato ([142]). Le autorità francesi affermano di aver effettuato un'analisi dell'organizzazione delle flotte che assicurano collegamenti marittimi regolari in Europa. In Sardegna e alle Baleari, le capacità nominali delle navi varia tra 1 500 ML e 1 900 ML, il che sarebbe perfettamente coerente con le capacità delle navi che operano sui collegamenti con la Corsica nel quadro delle CCSP.

(357) *In terzo luogo*, per quanto consta alle autorità francesi, nel Mediterraneo occidentale non sussistono casi in cui due navi più piccole siano mobilitate per garantire un medesimo tragitto andata-ritorno al posto di una nave più grande, né nel quadro di concessioni di servizio pubblico né nel quadro del libero mercato.

4.1.3. *I porti di Ajaccio e Propriano non sono intercambiabili*

(358) Le autorità francesi ritengono che, nella denuncia, Corsica Ferries non fornisca alcuna prova seria a sostegno della sua affermazione secondo cui i porti di Propriano e Ajaccio sono intercambiabili. Secondo la Francia, gli aspetti seguenti dimostrerebbero il contrario.

(359) Innanzitutto, la sola distanza stradale tra i due porti non è un indice sufficiente della loro eventuale intercambiabilità: infatti, data l'assenza di strade con accessi controllati e la topografia del percorso tra Ajaccio e Propriano, la durata del tragitto su strada tra i due porti è di quasi 1 ora e 30 minuti e di oltre 2 ore in caso di congestione. La Francia rimanda in tal senso ai dati che ha fornito sulle distanze e sui tempi di percorrenza tra i porti corsi, presentati nella sezione 2.2.

([142]) Le autorità francesi rimandano in particolare a esempi di contratti di servizio pubblico conclusi in Italia e in Norvegia.

(360) Inoltre, le infrastrutture del porto di Ajaccio sono già prossime alla saturazione e non dispongono di terrapieni abbastanza grandi per centralizzare flussi maggiori di merci rispetto alla domanda prevista per il periodo 2023-2029.

(361) In ogni caso le autorità francesi ricordano la notevole saturazione delle infrastrutture stradali corse, in particolare durante i periodi di punta e i periodi turistici, come pure l'elevato tasso di vittime della strada in Corsica (cfr. sezione 2.1). Un'organizzazione del servizio pubblico di trasporto marittimo che comportasse un aumento del traffico stradale sarebbe contraria all'imperativo di sicurezza imposto alla CdC.

4.1.4. *Le offerte avanzate da Corsica Linea o dalla società La Méridionale al di fuori del quadro delle CCSP sono disciplinate dal regime OSP e non mettono in discussione l'esigenza di servizio pubblico individuata dalla Francia*

(362) Le autorità francesi affermano che, diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries nella sua denuncia, è opportuno distinguere tra i tragitti andata-ritorno aggiuntivi, il cui principio e le cui modalità sono previsti nelle CCSP, e le traversate commerciali proposte liberamente (al di fuori delle CCSP) dall'uno o dall'altro concessionario nel quadro del regime OSP 2019.

(363) Secondo la Francia, le traversate commerciali in questione non sono contemplate dalle CCSP, non sono vietate dalle CCSP e non rimettono in discussione la valutazione del servizio pubblico effettuata dalla Francia.

(364) Per quanto riguarda le traversate commerciali effettuate da Corsica Linea nel 2023 e 2024 dal porto di Marsiglia, la Francia precisa che i) si trattava di traversate stagionali proposte durante le vacanze scolastiche primaverili o estive, ii) con tali traversate erano trasportati solo passeggeri, non merci e iii) non sono state oggetto di alcuna compensazione, in quanto tali traversate non sono state effettuate nel quadro delle CCSP. Per quanto riguarda le traversate gestite dalla società La Méridionale in partenza dal porto di Tolone nel 2024, la Francia precisa che tali traversate i) sono state proposte a seguito di variazioni dell'azionariato della società nel 2023; ii) riguardavano solo il trasporto dei passeggeri, non delle merci e iii) non sono state oggetto di alcuna compensazione, in quanto tali traversate non sono state effettuate nel quadro delle CCSP.

4.1.5. *La consultazione degli utenti non presentava alcuna distorsione metodologica*

(365) Le autorità francesi ritengono che, diversamente da quanto suggerito dalla Commissione nella decisione di avvio, la consultazione pubblica degli utenti non presentasse alcuna distorsione metodologica.

(366) Ricordano anzitutto che la consultazione degli utenti è stata oggetto di ampia pubblicità sulla stampa locale e specializzata (rivista Le Marin), sul sito web della CdC e sui social network.

(367) Ritengono inoltre che le domande poste non abbiano dato luogo ad alcuna distorsione in favore del porto di Marsiglia.

(368) Per quanto riguarda la consultazione degli utenti del trasporto marittimo di passeggeri, le domande poste sono state concentrate sull'obiettivo di mettere in evidenza un'eventuale intercambiabilità tra i porti continentali dal punto di vista degli utenti. La relazione Gecodia ha inoltre concluso che i porti di Marsiglia e Tolone sono intercambiabili dal punto di vista della domanda di passeggeri residenti e non residenti corsi.

(369) Per quanto riguarda la consultazione degli utenti del trasporto marittimo di merci, le domande poste hanno riguardato sistematicamente tutti i collegamenti in partenza da Marsiglia *e* da Tolone.

4.2. **Le CCSP sono conformi alla direttiva sulle concessioni**

4.2.1. *Il tempo trascorso tra l'aggiudicazione dei vari lotti ai concessionari e l'entrata in vigore delle CCSP non ha avuto alcun effetto preclusivo*

(370) In via preliminare, le autorità francesi ricordano che né la direttiva sulle concessioni né il diritto francese prevedono un periodo di tempo rigido tra l'aggiudicazione di una concessione e l'entrata in vigore di tale concessione.

(371) In ogni caso, ritengono che il breve periodo di tempo in questione non abbia avuto alcun effetto preclusivo per tre motivi.

(372) *In primo luogo*, il calendario iniziale stabilito dalla Francia, pubblicato nell'avviso di indizione di gara del 6 maggio 2022 per l'aggiudicazione delle CCSP, prevedeva un periodo di tempo di due mesi tra l'aggiudicazione delle CCSP e la loro entrata in vigore ([143]). Tale periodo di tempo era quindi maggiore rispetto a quello previsto per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico oggetto della giurisprudenza *SNCM II* (23 giorni) ([144]).

(373) *In secondo luogo*, al ricevimento delle candidature e delle offerte il 25 luglio 2022, le autorità francesi hanno constatato che i candidati che avevano presentato una candidatura e un'offerta entro i termini prescritti erano i concessionari uscenti delle CCSP 2021-2022, vale a dire La Méridionale e Corsica Linea. Poiché nessun nuovo operatore si era candidato per l'aggiudicazione delle CCSP, un periodo di tempo inferiore ai due mesi (inizialmente previsto nell'avviso di indizione di gara) tra la data di aggiudicazione delle CCSP e l'avvio delle operazioni non poteva avere un effetto preclusivo.

(374) *In terzo luogo*, con l'entrata in vigore delle CCSP avvenuta immediatamente dopo la scadenza delle CCSP 2021-2022, tali scadenze sono state portate a conoscenza di qualsiasi operatore economico interessato sin dall'inizio della procedura tramite i documenti della consultazione degli utenti e degli operatori. Tutti gli operatori erano quindi a conoscenza della data prevista per l'inizio dell'esecuzione delle misure. Le autorità francesi osservano inoltre che, a seguito della pubblicazione dell'avviso di indizione di gara il 6 maggio 2022, nessuno dei potenziali candidati si è fatto avanti per chiedere una modifica del calendario, il che a loro avviso è comunque prassi corrente nella stipula dei contratti di concessione.

4.2.2. *La durata della procedura di stipula non ha comportato alcuna violazione della parità di trattamento dei candidati*

(375) In risposta ai dubbi espressi dalla Commissione al considerando 424 della decisione di avvio ([145]), le autorità francesi hanno formulato le osservazioni seguenti.

(376) In primo luogo, l'articolo 39, paragrafi 3 e 5, della direttiva sulle concessioni impone il rispetto di un termine minimo di 30 giorni per la presentazione delle candidature e delle offerte a decorrere dalla data di invio del bando di concessione, che può essere ridotto a 25 giorni se i documenti possono essere presentati per via elettronica. Fatto salvo il rispetto di tali termini minimi, l'autorità concedente è libera di stabilire i termini per la presentazione delle candidature e delle offerte.

(377) Le autorità francesi ricordano poi che nessuno dei potenziali candidati, a seguito della pubblicazione dell'avviso di indizione di gara del 6 maggio 2022, si è espresso per chiedere una modifica del calendario.

4.2.3. *I requisiti minimi non sono stati modificati durante la procedura di gara e le CCSP firmate sono conformi ai requisiti minimi*

(378) In un primo momento, le autorità francesi hanno tenuto a precisare la portata dei requisiti minimi applicabili nel caso di specie alle CCSP. In un secondo momento, hanno spiegato che i requisiti minimi definiti non sono stati modificati durante la procedura di gara. Infine hanno ribadito che le CCSP sottoscritte sono conformi ai requisiti minimi.

([143]) La data di aggiudicazione delle CCSP era inizialmente prevista per il 28 ottobre 2022.

([144]) Sentenza del 1º marzo 2017, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Si ricorda che il considerando 424 della decisione di avvio recita: «[…] la Commissione ritiene che le autorità francesi non abbiano fornito tutti i chiarimenti necessari per concludere che le CCSP rispettino i principi di parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza. Invita tutte le parti interessate a presentare osservazioni al riguardo, in particolare per chiarire se l'obbligo di mobilitare navi che dispongono di una capacità minima sotto il profilo del trasporto di passeggeri e delle cabine entro i termini della gara d'appalto costituisca una violazione della parità di trattamento».

4.2.3.1. Ambito di applicazione dei requisiti minimi

(379) Le autorità francesi affermano che, nel caso di specie, i requisiti minimi erano stabiliti nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione (considerando 270). A loro avviso, il contenuto dei requisiti minimi era il seguente:

a) «Tariffe massime applicabili ai residenti corsi e al trasporto di merci: si riferisce alle tariffe presentate nel quadro della delibera dell'Assemblea della Corsica AC n. 19-128 recante modifica del regime di obblighi di servizio pubblico per il trasporto marittimo di passeggeri e merci tra i porti di Marsiglia, Tolone, Nizza e i porti della Corsica;

b) Capacità di carico delle navi: si riferisce alla capacità di carico delle navi;

c) Tragitti andata-ritorno orari e frequenze dei servizi: si riferisce ai tragitti andata-ritorno orari programmati dalla CdC e dall'OTC e alle frequenze minime imposte agli operatori dalla CdC e dall'OTC;

d) Durata della convenzione: si riferisce alla durata delle CCSP di cui all'articolo 2 di ciascun contratto «la convenzione entra in vigore il 1º gennaio 2023 e scade il 31 dicembre 2029», con possibilità di proroga massima di 12 mesi, in particolare in assenza di aggiudicazione di un nuovo contratto di concessione alla scadenza della convenzione;

e) Importo massimo della compensazione finanziaria versata dall'OTC: si riferisce alla compensazione finanziaria di cui all'articolo 2.5 del regolamento della consultazione» ([146]).

(380) Inoltre i requisiti minimi riguardanti i) la capacità di carico delle navi nonché ii) tragitti andata-ritorno orari e frequenze dei servizi erano definiti in modo dettagliato nell'allegato 1 delle CCSP.

(381) Secondo le autorità francesi, l'articolo 2.4 del regolamento della consultazione doveva pertanto essere letto alla luce dell'allegato 1 solo in relazione a questi due requisiti minimi, restando inteso che:

— le frequenze minime si riferivano alle frequenze dei servizi;

— i tragitti andata-ritorno orari si riferivano ai tragitti andata-ritorno orari programmati dalla Francia, fermo restando che i candidati rimanevano liberi di proporre orari di partenza e di arrivo a condizione di rispettare le fasce orarie imposte dalla Francia;

— le capacità minime sotto il profilo di passeggeri e merci si riferivano alle capacità di carico delle navi.

(382) Le autorità francesi concludono pertanto che solo i cinque elementi elencati nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione, due dei quali precisati nell'allegato 1, costituivano i requisiti minimi ai sensi dell'articolo 37 della direttiva sulle concessioni, ad esclusione di qualsiasi altro aspetto.

4.2.3.2. L'allegato 1 delle CCSP non costituiva nella sua interezza un requisito minimo

(383) Nelle loro osservazioni, le autorità francesi sostengono che l'allegato 1 delle CCSP non era menzionato nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione e non poteva quindi costituire un requisito minimo nel suo complesso. Sebbene tale allegato esponesse in dettaglio le caratteristiche minime relative i) alla capacità di carico delle navi come pure ii) ai tragitti andata-ritorno orari e alle frequenze dei servizi, includeva anche numerose prescrizioni tecniche che non costituivano requisiti minimi ai sensi dell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione ([147]).

([146]) Osservazioni delle autorità francesi trasmesse il 27 marzo 2024.

([147]) Le autorità francesi precisano che ciò valeva in particolare per il numero di tragitti andata-ritorno annuali, i tragitti andata-ritorno aggiuntivi e il numero di cabine per le persone a mobilità ridotta per nave.

(384) Le autorità francesi spiegano inoltre che, nel corso della procedura di stipula, l'OTC ha desiderato garantire il rispetto di tutte le prescrizioni tecniche di cui all'allegato 1. Per questo motivo, ad esempio, l'OTC ha ottenuto da Corsica Linea impegni per porre rimedio all'assenza di una cabina per persone a mobilità ridotta sulla nave Paglia Orba ([148]).

4.2.4. *L'esistenza di tragitti andata-ritorno aggiuntivi e tragitti andata-ritorno riprogrammabili non ha violato il principio della parità di trattamento tra i candidati*

4.2.4.1. I tragitti andata-ritorno aggiuntivi e riprogrammabili non costituivano un requisito minimo

(385) Per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno aggiuntivi, le autorità francesi ricordano che si tratta di tragitti andata-ritorno che l'autorità concedente può attuare alla luce delle necessità di esecuzione del servizio pubblico su ciascuna rotta. Sono quindi destinati a soddisfare un'esigenza di servizio pubblico superiore alla capacità minima imposta e impedire che alcune merci rimangano ai moli. La loro attuazione è disciplinata dall'articolo 18 delle CCSP. Non costituivano pertanto un requisito minimo ai sensi dell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione.

(386) Per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno riprogrammabili, le autorità francesi ricordano che il loro unico scopo era l'ottimizzazione dell'organizzazione del traffico. La loro attuazione è disciplinata dall'articolo 17 delle CCSP. Non costituivano pertanto un requisito minimo ai sensi dell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione.

4.2.4.2. L'accettazione delle proposte di un candidato che fissano le date dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi e riprogrammabili non ha comportato una violazione della parità di trattamento tra i candidati

(387) Le autorità francesi ricordano che, conformemente agli articoli 17 e 18 delle CCSP, l'attuazione dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi e dei tragitti andata-ritorno riprogrammabili presuppone la costituzione del comitato tecnico di cui all'articolo 10.2 delle CCSP. Tale comitato tecnico consente al concessionario interessato dall'attuazione di questi tragitti andata-ritorno di riferire in merito alle eventuali difficoltà che potrebbero derivare da tale attuazione. La Francia ritiene di conseguenza che la prassi tra CdC, OTC e concessionario sia una prassi di concertazione che consente al concessionario, prima dell'attuazione dei tragitti andata-ritorno riprogrammabili e dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi, di segnalare eventuali sue difficoltà per quanto riguarda in particolare la/e nave/i da mobilitare.

(388) Inoltre le autorità francesi indicano che il termine di preavviso è previsto in settimana per i tragitti andata-ritorno aggiuntivi (articolo 18 delle CCSP), il che consente se del caso al concessionario di soddisfare tale domanda aggiuntiva alla luce delle sue curve di impegno.

(389) Ne consegue che, secondo le autorità francesi, il principio inizialmente stabilito nelle CCSP non è stato modificato: i tragitti andata-ritorno aggiuntivi e i tragitti andata-ritorno riprogrammabili sono fissati dall'OTC e non dai titolari delle CCSP. Le proposte effettuate dai titolari non vincolano in alcun modo l'OTC nell'attuazione di tali tragitti andata-ritorno. A tale riguardo la Francia fornisce l'esempio della rotta Marsiglia-Bastia per la quale, nel 2023, durante il primo anno di esecuzione della CCSP, l'OTC ha deciso di modificare cinque dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi proposti da Corsica Linea nel suo programma preventivo, programmando tre di essi in altre date e annullando gli altri due, in mancanza di esigenze di trasporto merci constatata alle date proposte da Corsica Linea.

([148]) Le autorità francesi spiegano che l'offerta del candidato Corsica Linea proponeva una nave, Paglia Orba, che disponeva di una sola cabina per persone a mobilità ridotta anziché due come richiesto dall'allegato 1. Tuttavia è stato possibile discutere tale punto con il candidato durante le fasi di negoziazione al termine delle quali si è impegnato, da un lato, a sostituire la nave con una delle sette navi potenzialmente destinate al collegamento in caso di necessità di due cabine per persone a mobilità ridotta alla luce dell'esigenza di servizio pubblico (conformemente all'articolo 20 delle CCSP che autorizza la sostituzione di una nave durante l'esecuzione) e, dall'altro lato, a realizzare opere che consentissero l'allestimento di una seconda cabina per persone a mobilità ridotta. Inoltre le autorità francesi sottolineano che Paglia Orba è una nave sostitutiva utilizzata in modo occasionale, in particolare quando la nave principale è sottoposta a sosta tecnica (osservazioni delle autorità francesi trasmesse il 27 luglio 2023). Secondo la Francia, tali proposte, di portata limitata e che non falsano le condizioni di concorrenza, sono state considerate conformi alle specifiche tecniche e funzionali stabilite. A loro avviso, non hanno in ogni caso violato un requisito minimo fissato nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione.

5. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

(390) Quattro parti interessate hanno presentato osservazioni nel corso del procedimento formale di indagine: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale e il gruppo Stef.

5.1. Osservazioni di Corsica Ferries

(391) Le sottosezioni seguenti illustrano il contenuto delle osservazioni presentate da Corsica Ferries nel quadro del procedimento formale di indagine. Come indicato nel considerando 325, tali osservazioni ribadiscono ampiamente il contenuto della denuncia. Le sottosezioni seguenti faranno quindi riferimento, se del caso, anche alla denuncia.

5.1.1. *Considerazioni di carattere fattuale*

(392) A titolo introduttivo, Corsica Ferries formula due osservazioni sulla descrizione dei dati relativi al trasporto di merci semoventi illustrata nella decisione di avvio ([149]).

(393) *In primo luogo*, ritiene che la descrizione fattuale della merce semovente ometta completamente la distinzione tra merci semoventi accompagnate e merci semoventi non accompagnate. Secondo Corsica Ferries, solo le merci semoventi accompagnate comportano la presenza di un trasportatore che si imbarca sulla nave e quindi l'esistenza di una domanda potenziale di trasporto passeggeri (considerando da 447 a 449).

(394) *In secondo luogo*, Corsica Ferries osserva che la Commissione ha analizzato l'evoluzione del mercato del trasporto di merci tra la Corsica e il continente sulla base dei dati storici relativi al periodo tra il 2016 e il 2021. Basarsi su un tale periodo di analisi fornirebbe tuttavia indicazioni errate sulle reali dinamiche del mercato. Secondo Corsica Ferries, il 2016 corrisponde in effetti all'arrivo sul mercato della società Corsica Linea, il cui capitale è detenuto indirettamente da un consorzio di imprenditori corsi, ivi compresi i 15 principali operatori della catena di approvvigionamento della Corsica. Dal 2016 Corsica Ferries sostiene che il suo traffico di merci è diminuito annualmente a favore di Corsica Linea ([150]). Corsica Ferries rileva quindi che i dati relativi al periodo compreso tra il 2013 e il 2019 dimostrano la diminuzione annuale del traffico di merci dal porto di Tolone rispetto al porto di Marsiglia. Secondo Corsica Ferries, tale constatazione rivela in particolare che Corsica Linea è in grado, tenuto conto dell'identità dei suoi azionisti, di orientare una parte della domanda del trasporto di merci da Tolone verso Marsiglia.

5.1.2. *Mancato rispetto del primo criterio della sentenza Altmark*

5.1.2.1. Sull'individuazione della domanda da parte degli utenti

5.1.2.1.1. Sulla metodologia seguita dalle autorità francesi nell'ottica di individuare la domanda da parte degli utenti

(395) Corsica Ferries contesta la valutazione preliminare della Commissione secondo cui la metodologia seguita dalle autorità francesi per individuare l'esistenza di una domanda da parte degli utenti non è inficiata da alcun errore manifesto di valutazione.

(396) *In primo luogo*, Corsica Ferries ricorda che i risultati della consultazione degli utenti e la relazione Gecodia su cui la Francia si è basata per concludere le CCSP non sono ancora stati resi pubblici né comunicati a Corsica Ferries. Quest'ultima osserva al riguardo che la Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi («**CADA**») si è pronunciata sul carattere manifestamente eccessivo delle espunzioni effettuate dalla CdC ([151]). Data la palese

([149]) Sezione 2.1.1 — Trasporto marittimo di merci.

([150]) Secondo Corsica Ferries, il suo traffico di merci in partenza dal porto di Tolone è diminuito del 15,58 % nel 2016, 7,49 % nel 2017 e 6,09 % nel 2018, mentre Corsica Linea ha visto il suo aumentare del 15,91 % nel 2016, 16,31 % nel 2017 e 3,10 % nel 2018.

([151]) Corsica Ferries ha fornito negli allegati 3 e 4 delle proprie osservazioni due pareri della CADA datati rispettivamente 15 febbraio 2024 e 11 gennaio 2024. L'allegato 3 riguarda la domanda di accesso di Corsica Ferries alla relazione Gecodia indirizzata all'OTC. Quest'ultimo ha fornito a Corsica Ferries una versione non riservata di tale relazione. Nel suo parere del 15 febbraio 2024, la CADA ritiene che, sebbene la relazione Gecodia contenga una serie di informazioni riservate la cui divulgazione avrebbe potuto pregiudicare il segreto commerciale (ad esempio, le risposte delle società di navigazione alla consultazione degli operatori), la versione non riservata inviata a Corsica Ferries presentasse eccessive espunzioni. L'allegato 4 riguardava la domanda di accesso di Corsica Ferries alle cinque CCSP e ai relativi allegati, che le sono stati comunicati dalla CdC nella loro versione non riservata. Nel suo parere dell'11 gennaio 2024, la CADA ha ritenuto che talune espunzioni del contenuto delle CCSP (informazioni contrattuali relative alla compensazione finanziaria versata dall'OTC in caso di mancata esecuzione di una traversata, disposizioni relative al calcolo dell'utile ragionevole) e taluni allegati (allegato relativo al conto economico preventivo) potessero essere comunicati, mentre altri no (allegati 1, 2, 3, 10 e 12).

mancanza di trasparenza da parte della Francia, non è possibile contestare a Corsica Ferries di basare, in tutto o in parte, le sue osservazioni sugli studi di mercato effettuati nel 2018, 2019 e 2020 nonché sullo studio BRG 1.

(397) *In secondo luogo*, Corsica Ferries ricorda che l'onere della prova in virtù del criterio Altmark 1 spetta allo Stato membro. Ne consegue che spetta alle autorità francesi fornire elementi oggettivi, verificabili e sufficientemente plausibili atti a confutare le conclusioni e le constatazioni effettuate dagli organi giurisdizionali amministrativi ed europei, nonché dall'autorità francese garante della concorrenza, nel quadro delle controversie relative ai precedenti contratti di servizio pubblico.

(398) La Commissione non poteva pertanto, come ha fatto nella decisione di avvio, limitarsi semplicemente a respingere le critiche formulate da Corsica Ferries per il solo fatto che si basavano, in parte, su studi di mercato e decisioni adottate in relazione a precedenti contratti di servizio pubblico conclusi per i collegamenti marittimi con la Corsica. La Commissione violerebbe quindi il principio di buona amministrazione, quale previsto dall'articolo 41, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

(399) *In terzo luogo*, Corsica Ferries critica la metodologia e l'utilizzo dei dati ottenuti dalla consultazione degli utenti.

(400) Corsica Ferries osserva anzitutto che i questionari pubblicati riguardavano unicamente i collegamenti tra Marsiglia e la Corsica. Erano quindi necessariamente pilotati e ciò ha comportato una distorsione metodologica irrimediabile. Solo le domande relative ai collegamenti diversi da quelli con Marsiglia erano formulate in modo comparativo, al fine di spiegare la scelta del soggetto intervistato di aver utilizzato un collegamento Marsiglia-Corsica anziché un collegamento con un altro porto continentale. Corsica Ferries osserva a tale riguardo che la Commissione, che ha tuttavia rilevato questa possibile distorsione metodologica nella decisione di avvio (considerando 283), non ha tratto le necessarie conclusioni omettendo di constatare un errore manifesto di valutazione.

(401) Corsica Ferries sottolinea inoltre che le risposte erano chiuse, condizionando così la risposta dell'utente e non consentendo di formulare una risposta libera. Le risposte ricevute non potevano quindi contribuire a determinare un'esigenza di servizio pubblico.

(402) Corsica Ferries ritiene inoltre che il numero di risposte ricevute sia stato insufficiente (987 risposte da parte di passeggeri su quasi 3 milioni di passeggeri all'anno, 42 risposte da parte di passeggeri-pazienti e 5 risposte da parte di utenti del trasporto marittimo di merci). Per quanto riguarda le iniziative intraprese dalle autorità francesi al fine di consultare direttamente per telefono gli utenti del trasporto marittimo di merci, Corsica Ferries ritiene che nessun documento sia stato comunicato o reso pubblico. Secondo Corsica Ferries, era necessario interrogarsi sull'identità dei vettori contattati e sulle domande loro rivolte.

(403) Infine Corsica Ferries afferma che sussistono prove del tentativo di manipolare i questionari messi a disposizione online dalle autorità francesi da parte di Corsica Linea, poiché quest'ultima ha inviato ai suoi dipendenti istruzioni esplicite i) chiedendo loro di partecipare in modo massiccio alla consultazione degli utenti e ii) indicando loro le risposte da spuntare ([152]). I risultati della consultazione degli utenti non potevano quindi essere considerati utilizzabili.

5.1.2.1.2. Sull'individuazione della domanda degli utenti di trasporto marittimo di passeggeri

5.1.2.1.2.1. Sull'individuazione della domanda qualitativa dei passeggeri

(404) Nella denuncia, Corsica Ferries ricordava che, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri verso la Corsica, i porti di Marsiglia e Tolone sono completamente intercambiabili dal punto di vista dei passeggeri, come ritenuto pure dalla Commissione europea ([153]), dal Tribunale dell'Unione europea ([154]), dall'autorità francese garante della concorrenza ([155]), dalla Corte di appello amministrativa di Marsiglia ([156]) e dal Tribunale amministrativo di Bastia ([157]).

(405) Nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio, Corsica Ferries afferma che le autorità francesi hanno commesso due errori riguardanti l'individuazione della domanda da parte dei passeggeri.

5.1.2.1.2.1.1. I porti di Marsiglia e Tolone sono intercambiabili dal punto di vista dei passeggeri-pazienti

(406) Corsica Ferries ritiene che la conclusione secondo cui i porti di Tolone e Marsiglia non sarebbero intercambiabili per i passeggeri-pazienti sia viziata da un errore manifesto di valutazione per tre motivi.

(407) *In primo luogo*, Corsica Ferries ritiene che la nozione di «passeggero-paziente» debba essere interpretata in modo restrittivo. Ritiene in effetti che le autorità francesi abbiano accertato l'esistenza di una domanda specifica espressa dai passeggeri-pazienti unicamente in ragione dell'esistenza del quadro giuridico che disciplina la copertura delle spese di trasporto dei pazienti, il che limita la scelta dei passeggeri del modo di trasporto da utilizzare.

(408) Corsica Ferries comprende quindi che, ai fini della definizione dell'esigenza di servizio pubblico di trasporto, deve essere presa in considerazione solo la domanda di trasporto di passeggeri-pazienti i cui spostamenti sono ammissibili al rimborso tramite il sistema di previdenza sociale. Tuttavia, secondo Corsica Ferries, sono molti i casi in cui un residente può recarsi nella Francia continentale per motivi medici, ma i cui spostamenti non possono essere rimborsati dal sistema di previdenza sociale. In tali casi, secondo Corsica Ferries, non esiste alcun vincolo giuridico sul modo di trasporto da utilizzare.

([152]) Corsica Ferries ha fornito diversi documenti nell'allegato 5 delle sue osservazioni:
- una lettera anonima manoscritta indirizzata al presidente di Corsica Ferries che dichiara il tentativo da parte della direzione di Corsica Linea di chiedere ai suoi dipendenti di «trasformarsi in residenti» per rispondere alla consultazione degli utenti;
- una comunicazione interna di Corsica Linea («Point mensuel Décembre 2021») che affronta una serie di questioni relative alla strategia commerciale di Corsica Linea, tra cui un punto sulle CCSP in cui si discute il calendario dell'OTC relativo all'avvio delle consultazioni pubbliche e alla gara di appalto delle CCSP e si evidenzia che Corsica Ferries presentava denunce alla Commissione;
- una lettera dei rappresentanti di un sindacato indirizzata ai presidenti delle società Corsica Linea e La Méridionale che li informa del mantenimento di un preavviso di sciopero contro la presunta opposizione dello Stato francese e della Commissione al servizio pubblico del collegamento marittimo con la Corsica in nome della libera circolazione dei servizi;
- un messaggio di posta elettronica interno di un dipendente di Corsica Linea che condivide un link Internet verso la consultazione degli utenti, con risposte «suggerite» finalizzate alla giustificazione del mantenimento di un servizio pubblico.

([153]) Decisione 2013/435/UE, considerando 160.

([154]) Sentenze del 1º marzo 2017, SNCM I, T-366/13, EU:T:2017:135 e SNCM II, ibidem.

([155]) Parere n. 12-A-05, del 17 febbraio 2012, dell'autorità francese garante della concorrenza relativo ai trasporti marittimi tra la Corsica e il continente.

([156]) Sentenza della Corte di appello amministrativa di Marsiglia del 22 febbraio 2021, n. 17MA01582.

([157]) Sentenza del Tribunale amministrativo di Bastia del 7 aprile 2015, SNCM, n. 1100533.

(409) Secondo Corsica Ferries, le autorità francesi non hanno limitato, nelle CCSP, l'esigenza di servizio pubblico ai soli passeggeri-pazienti i cui costi di trasporto sono rimborsabili dal sistema di previdenza sociale. Tale esigenza comprende altresì quella dei passeggeri-pazienti in generale, anche se alcuni di essi, con spese di spostamento non rimborsabili dall'assicurazione malattia, non sono condizionati né dal modo di trasporto da utilizzare né dal porto di arrivo sul continente.

(410) *In secondo luogo*, Corsica Ferries sottolinea che le autorità francesi si sono basate sulla legislazione in vigore per dimostrare l'assenza di intercambiabilità per la domanda dei passeggeri-pazienti tra il porto di Marsiglia e di Tolone ([158]). Una siffatta conclusione sarebbe manifestamente erronea.

(411) Corsica Ferries sostiene che, diversamente da quanto sostenuto dalle autorità francesi, nessun vincolo giuridico o normativo subordina il rimborso delle spese di trasporto alla distanza che intercorre tra il porto di arrivo e il centro di cura.

(412) Corsica Ferries ricorda l'articolo L. 322-5 del CSS, secondo cui: «Le spese di trasporto sono prese in carico sulla base di una prescrizione medica […]. La prescrizione medica specifica il modo di trasporto più adatto alle condizioni del paziente e, se esse sono incompatibili con un trasporto condiviso, inteso come trasporto congiunto di almeno due pazienti. Conformemente alla prescrizione, le spese di trasporto sono prese in carico sulla base del viaggio meno oneroso, tenendo conto delle condizioni di trasporto e del numero di pazienti trasportati».

(413) Corsica Ferries ritiene inoltre che le autorità francesi abbiano interpretato erroneamente l'articolo R. 310-10-5 del CSS (considerando 139). Infatti, se è vero che tale disposizione prevede, secondo Corsica Ferries, che il rimborso delle spese di viaggio sia calcolato sulla base della distanza tra il domicilio del paziente e la struttura di cura prescritta dal medico, ciò vale solo per taluni tipi di spostamenti (vale a dire quelli di cui all'articolo R. 322-10, paragrafo 1, lettere da a) a f), del CSS, come indicato al considerando 139). Secondo Corsica Ferries, tali spostamenti non comprendono quelli effettuati con navi di linea regolare o aerei. Di conseguenza l'articolo R. 310-10-5 del CSS non riguarda né il trasporto con nave di linea regolare o aereo, né la questione della distanza tra il porto o l'aeroporto di arrivo del paziente e il luogo di cura.

(414) Pertanto, secondo Corsica Ferries, sebbene i modi di trasporto (aereo o nave) possano effettivamente essere limitati dalla prescrizione medica, nonché dal luogo di cura stesso, non vi è alcun vincolo per il porto o l'aeroporto di arrivo per quanto riguarda il trasporto aereo o per mezzo di navi di linea regolare, in quanto il porto o l'aeroporto di arrivo non è imposto dalla prescrizione medica.

(415) Per contro, la condizione di cui all'articolo L. 322-5 del CSS, secondo cui il rimborso delle spese di spostamento è effettuato sulla base del tragitto meno oneroso, si applica a tutti gli spostamenti e modi di trasporto.

(416) Secondo Corsica Ferries, ne consegue che, anche dal punto di vista dei passeggeri-pazienti per i quali il trasporto marittimo è stato prescritto da un medico, tali passeggeri-passeggeri-pazienti restano liberi di scegliere un tragitto con arrivo a Tolone o a Marsiglia, scelta che deve essere effettuata in base al prezzo e non alla distanza tra il porto di arrivo e la struttura di cura. Tale conclusione sarebbe del resto confermata dai riferimenti del modulo ufficiale che il medico prescrivente deve compilare per la domanda di rimborso delle spese di trasporto previste ([159]).

(417) In ogni caso e come indicato nella denuncia, Corsica Ferries ritiene che l'intercambiabilità dei porti di Marsiglia e Tolone dal punto di vista dei passeggeri-pazienti sia confermata dalle circostanze che hanno fatto seguito all'epidemia di COVID-19, con le quali le autorità nazionali hanno drasticamente limitato il trasporto di passeggeri tra la Corsica e il continente autorizzando solo il trasporto di determinate persone (operatori sanitari, militari, vigili del fuoco o tecnici). Corsica Ferries sostiene di essere stata l'unico operatore, durante tale periodo, ad avere trasportato passeggeri autorizzati a spostarsi tra Tolone e la Corsica, in quanto i concessionari Corsica Linea e La Méridionale avevano deciso di effettuare esclusivamente servizi di trasporto marittimo di merci tra Marsiglia e la Corsica.

([158]) Decisione di avvio, considerando 296.

([159]) Nell'allegato 6 delle proprie osservazioni, Corsica Ferries ha fornito un modello di modulo per la richiesta di approvazione preventiva di trasporto con valore di prescrizione medica. Tale modulo contiene un avviso che fornisce informazioni ai medici prescriventi in merito alle norme che disciplinano la copertura delle spese di trasporto.

(418) *In terzo luogo*, Corsica Ferries spiega che, poiché la normativa sul rimborso delle spese di trasporto sostenute per motivi medici non costituisce un vincolo per i passeggeri-pazienti che impone loro di scegliere un collegamento verso il porto di Marsiglia, non sussiste alcuno svantaggio per i passeggeri che si recano al porto di Tolone anziché al porto di Marsiglia in relazione alle loro esigenze di spostamenti per motivi medici. Infatti, Corsica Ferries ritiene irrilevante che i passeggeri-pazienti che viaggiano con il loro veicolo (che hanno quindi già effettuato una traversata in nave di 12 ore) arrivino a Marsiglia o a Tolone, dato che queste due città sono distanti 45 minuti in automobile l'una dall'altra.

5.1.2.1.2.1.2. I porti di Ajaccio e Propriano sono intercambiabili dal punto di vista dei passeggeri

(419) Corsica Ferries ritiene che la conclusione secondo cui i porti di Ajaccio e Propriano non sarebbero intercambiabili dal punto di vista dei passeggeri sia viziata da un errore manifesto di valutazione per tre motivi.

(420) *In primo luogo*, la distanza tra Ajaccio e Propriano è di soli 70 km, cosicché non vi è alcuna differenza significativa, per i passeggeri che effettuano traversate con la loro automobile (vale a dire, secondo Corsica Ferries, il 92 % dei passeggeri), tra i viaggi in partenza dai porti di Ajaccio o di Propriano.

(421) *In secondo luogo*, per quanto riguarda la durata del viaggio, Corsica Ferries sostiene che non è corretto ritenere che un tempo di percorrenza di circa un'ora costituisca un ostacolo all'intercambiabilità dei due porti.

(422) Corsica Ferries sottolinea che le autorità francesi ritengono che i porti di Nizza e Tolone (nonostante un tempo di percorrenza di circa 1 ora e 30 minuti) nonché di Marsiglia e Nizza (per i passeggeri non residenti, nonostante un tempo di percorrenza di quasi 2 ore e 20 minuti) siano intercambiabili. Lo stesso principio dovrebbe applicarsi alla distanza tra Ajaccio e Propriano.

(423) Prendendo come esempio la situazione dei residenti di Grosseto-Prugna, per i quali Ajaccio dista 32 km (40 minuti di viaggio) e Propriano 35 km (45 minuti di viaggio), Corsica Ferries ritiene inoltre che Ajaccio e Propriano condividano il loro bacino di utenza.

(424) Corsica Ferries rimanda altresì alla denuncia, nella quale spiegava che l'intercambiabilità tra i porti di Ajaccio e Propriano è confermata dagli obblighi di frequenza imposti nel quadro delle CCSP. Infatti i concessionari sono tenuti a operare un collegamento quotidiano tra Marsiglia e Ajaccio, ma solo tre tragitti andata-ritorno settimanali tra Marsiglia e Propriano. Pertanto, secondo Corsica Ferries, i passeggeri che generalmente si imbarcano a Propriano devono necessariamente recarsi ad Ajaccio nei giorni in cui non è effettuato alcun tragitto andata-ritorno nel porto di Propriano.

(425) *Infine*, Corsica Ferries rimanda agli elementi presentati nella denuncia in merito all'esistenza di precedenti giuridici che determinano l'intercambiabilità di questi due porti. Nella denuncia ricordava che le stesse autorità nazionali avevano riconosciuto l'intercambiabilità di questi due porti nel quadro della perizia disposta dalla Corte di appello amministrativa di Marsiglia nel suo provvedimento interlocutorio n. 17MA01582-17MA01583 del 12 febbraio 2018, al fine di determinare l'importo del risarcimento a carico della CdC per i danni subiti da Corsica Ferries a causa degli aiuti illegali versati a titolo della CCSP 2007-2013 ([160]).

(426) Nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio, Corsica Ferries contesta su questo punto la posizione della Commissione secondo la quale tali precedenti non sono pertinenti in quanto non riguardano il caso di specie, ricordando che i) tali precedenti riguardavano tutti i collegamenti marittimi con la Corsica e obblighi di servizio pubblico analoghi e ii) riguardavano un periodo recente durante il quale il mercato dei collegamenti marittimi non ha subito modifiche sostanziali tali da rimettere in discussione dette conclusioni.

([160]) Corsica Ferries afferma che il perito giudiziario nominato dall'organo giurisdizionale nazionale per valutare i danni subiti da Corsica Ferries avrebbe stabilito l'intercambiabilità dei porti di Ajaccio e Propriano, senza che ciò fosse contestato dalle parti interessate (vale a dire la CdC e Corsica Ferries). Corsica Ferries acclude come allegato 8 alle sue osservazioni una lettera del perito giudiziario in questione indirizzata a Corsica Ferries, che informava dello stato di avanzamento dell'indagine condotta da tale perito. La lettera ricorda in particolare alle parti i punti sui quali sussisteva un accordo tra le parti, ivi compresa l'intercambiabilità dei porti di Propriano e Ajaccio, e che il perito attendeva di raccogliere i dati quotidiani del servizio complementare relativi agli anni dal 2007 al 2009 (per il porto di Ajaccio) e dal 2007 al 2013 (per il porto di Propriano).

(427) Corsica Ferries ricorda che le autorità francesi non hanno effettuato analisi dell'intercambiabilità dei porti corsi nel quadro delle CCSP e che spetta quindi alla Francia dimostrare, sulla base di dati oggettivi e verificabili, che l'intercambiabilità tra Ajaccio e Propriano non sarebbe più esistita nel 2023.

5.1.2.1.2.2. Sull'individuazione della domanda quantitativa dei passeggeri

(428) Corsica Ferries contesta il modo in cui le autorità francesi hanno quantificato la domanda espressa dai passeggeri-pazienti per due motivi.

(429) *In primo luogo*, Corsica Ferries ritiene che l'ipotesi considerata dalla Francia in merito al numero di accompagnatori (secondo cui un accompagnatore è sistematicamente presente per qualsiasi passeggero-paziente di età inferiore a 19 anni o superiore a 75 anni) non si basi su alcun dato oggettivo e verificabile. Secondo Corsica Ferries, ciò significherebbe che un terzo della domanda di passeggeri-pazienti corrisponde ad accompagnatori e non a passeggeri-pazienti.

(430) In particolare, tale ipotesi si baserebbe su un presupposto non coerente con le norme che disciplinano la copertura degli spostamenti per motivi di carattere medico da parte dell'assicurazione malattia. L'articolo R. 322-10-7 del CSS dispone quindi che «*sono prese in carico […] le spese di trasporto pubblico sostenute da una persona che accompagna un assicurato o un avente diritto quando lo stato di quest'ultimo richiede l'assistenza di un terzo o se ha un'età inferiore a sedici anni*».

(431) *In secondo luogo*, Corsica Ferries ritiene che il tasso del 10 % del trasporto via nave considerato dalle autorità francesi sia ampiamente sovrastimato alla luce dei soli dati oggettivi forniti dalle autorità francesi stesse, basati su un campione di 8 000 richieste di approvazione preventiva rivolte alla CPAM 2A (considerando 158). Questi dati mostrano che solo il 4 % di tali richieste riguarda un trasporto marittimo. Pertanto, secondo Corsica Ferries, i volumi stimati della domanda di trasporto da parte di passeggeri-pazienti devono essere necessariamente ridotti di oltre la metà, applicando il tasso del 4 % e non del 10 % considerato dalle autorità francesi.

5.1.2.1.3. Sull'individuazione della domanda da parte degli utenti del trasporto marittimo di merci semoventi che non vede alcuna alternativa al porto di Marsiglia

5.1.2.1.3.1. Sull'individuazione della domanda qualitativa da parte degli utenti del trasporto di merci semoventi

(432) Corsica Ferries ritiene che le autorità francesi abbiano commesso un errore manifesto di valutazione nel ritenere che i porti di Tolone e Marsiglia fossero solo parzialmente intercambiabili.

(433) Nella denuncia, Corsica Ferries riteneva che i porti di Marsiglia e Tolone fossero perfettamente intercambiabili per gli spostamenti dei trasportatori. È quindi irrilevante che un trasportatore che viaggia con il proprio veicolo trattore e il proprio semirimorchio e le cui piattaforme logistiche si trovano nell'area di Marsiglia o nel corridoio del Rodano (Miramas, Salon, Avignone) si rechi o giunga a Marsiglia o Tolone, in quanto queste due città distano 45 minuti l'una dall'altra. La situazione di un trasportatore che viaggia con il proprio veicolo trattore e il proprio semirimorchio è quindi identica a quella di un passeggero che viaggia con la sua automobile.

(434) Nella denuncia, Corsica Ferries precisava inoltre che, da Tolone, trasporta tanti trasportatori quanti Corsica Linea e La Méridionale da Marsiglia ([161]).

(435) Nelle sue osservazioni Corsica Ferries contesta in particolare due punti discussi nella decisione di avvio: da una parte, l'esistenza di un rischio di saturazione delle capacità del porto di Tolone e, dall'altra parte, la mancanza di intercambiabilità espressa durante la consultazione degli utenti.

5.1.2.1.3.1.1. Assenza di rischi di saturazione delle capacità del porto di Tolone per quanto riguarda le merci semoventi

(436) Corsica Ferries adduce due ragioni in tal senso.

([161]) Ad esempio, Corsica Ferries afferma di aver trasportato 5 947 trasportatori nel 2020 (4 984 nel 2021) tra Tolone e Ajaccio, rispetto ai 5 232 tra Marsiglia e Ajaccio (6 973 nel 2021).

(437) Innanzitutto, l'asserita saturazione delle capacità del porto di Tolone è a suo avviso contraddittoria rispetto alla realtà delle capacità di tale porto, quali osservate in passato. Corsica Ferries riferisce che tra il 2013 e il 2015 il porto di Tolone accoglieva il 50 % di merci in più rispetto ad oggi. Inoltre gli scioperi che hanno colpito il porto di Marsiglia nel giugno 2019 e nel gennaio 2020 hanno determinato un forte aumento del traffico merci nel porto di Tolone nel corso di questi due mesi senza alcun problema di saturazione.

(438) Inoltre e in particolare, secondo Corsica Ferries, l'asserita saturazione del porto di Tolone è smentita dallo stesso gestore di tale porto. Corsica Ferries afferma di aver posto domande alla CCI del Var al fine di ottenere informazioni sulle effettive capacità del porto di Tolone per quanto riguarda le merci semoventi. Secondo Corsica Ferries, il porto di Tolone avrebbe affermato nella sua risposta di mantenere capacità disponibili, con offerta costante di Corsica Ferries, su tre dei suoi terminal ([162]). Inoltre, secondo Corsica Ferries, la CCI del Var avrebbe confermato che Tolone-Port de Commerce ha accolto un traffico pari fino a 42 008 rimorchi imbarcati e sbarcati nel 2014, vale a dire l'equivalente di 600 000 ML ([163]). In considerazione del fatto che il porto di Tolone ha trattato 320 000 ML nel 2022, Corsica Ferries ritiene che il porto sia in grado di accogliere quasi 280 000 ML aggiuntivi, che possono provenire da tutta la Francia ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. La consultazione degli utenti non costituisce una prova sufficiente per individuare una domanda di trasporto di merci semoventi che non vede alcuna alternativa al porto di Marsiglia

(439) Corsica Ferries rileva che, secondo le autorità francesi, dalla consultazione degli utenti risulta che, per quanto riguarda il trasporto di merci semoventi, i vettori non valutano rotte alternative al momento della pianificazione dei loro viaggi. Corsica Ferries formula le osservazioni seguenti in merito a tale affermazione.

(440) In primo luogo, secondo Corsica Ferries, si tratta di un'affermazione generica e infondata, derivante da dichiarazioni fornite da qualche operatore facente parte di un campione dalla rappresentatività statistica incerta.

(441) Corsica Ferries ricorda inoltre che i vettori consultati si trovano in una situazione di conflitto di interessi in quanto azionisti di Corsica Linea (considerando 394). Tale situazione incide sull'analisi dell'intercambiabilità dei porti di Tolone e Marsiglia, in quanto gli utenti del trasporto marittimo di merci semoventi non agiscono come operatori economici razionali la cui scelta è guidata da un confronto delle offerte, ma sulla base del loro interesse di azionisti di Corsica Linea, ragion per cui non valutano nemmeno le alternative.

(442) Inoltre Corsica Ferries contesta il fatto che la vicinanza del porto di Marsiglia sia una delle principali motivazioni dei vettori per la scelta di tale porto piuttosto che quello di Tolone. Corsica Ferries ritiene in effetti che le autorità francesi non abbiano fornito alcuna prova a sostegno della loro affermazione secondo cui le basi logistiche dei vettori e clienti dei collegamenti marittimi con la Corsica sono geograficamente più vicine a Marsiglia che a Tolone. Una parte sostanziale del traffico di merci semoventi ricorreva al porto di Tolone prima di passare al porto di Marsiglia con l'ingresso sul mercato di Corsica Linea nel 2016. Secondo Corsica Ferries, data la vicinanza della rete autostradale e l'ubicazione del porto di Tolone, il suo bacino di utenza non può essere ridotto al solo dipartimento del Var, poiché tale porto gestisce le merci semoventi provenienti dall'intera regione e dal solco del Rodano.

([162]) Nella sua risposta a Corsica Ferries (che figura nell'allegato 10 delle osservazioni di Corsica Ferries), la CCI del Var spiega che il terminal di Tolone Costa Azzurra può accogliere fino a 80 rimorchi al giorno in inverno e circa venti in estate; 120 rimorchi al terminal di Bregaillon-sud (ma solo per le navi ro-ro); mentre il terminal per le crociere di Seyne-sur-Mer non dispone di moli ro-ro. Quest'ultimo richiederebbe opere di sistemazione (costruzione di un molo ro-ro o aggiunta di un ponte galleggiante) che gli consentirebbero di accogliere fino a 50 rimorchi.

([163]) Nella sua risposta a Corsica Ferries, la CCI del Var afferma che «presso il terminal di [Tolone-Port de Commerce], il numero massimo di rimorchi degli ultimi quindici anni è stato raggiunto nel 2014 con 42 008 rimorchi imbarcati e sbarcati. Poiché i flussi sono equilibrati, ciò corrisponde a circa 21 000 rimorchi imbarcati all'anno».

([164]) In risposta alla domanda di Corsica Ferries che le chiedeva di confermare che il bacino di utenza del porto di Tolone (in termini di accessibilità e posizionamento) non fosse limitato all'entroterra di Tolone o al dipartimento del Var, ma si estendesse a tutti gli altri dipartimenti limitrofi (allegato 9 delle osservazioni di Corsica Ferries), la CCI del Var indicava che «il porto di Tolone è accessibile dalle autostrade A50, A57 e A570 che collegano est e ovest nonché nord e sud. […]. Il porto gestisce oggi volumi di merci provenienti dalla regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra e, più in generale, dal territorio francese. […]» (allegato 10 delle osservazioni di Corsica Ferries).

(443) Infine, anche considerando che taluni vettori incorrano in costi stradali aggiuntivi a causa di una maggiore distanza tra la loro base e il porto di Tolone, questo criterio da solo non è pertinente: Corsica Ferries ritiene rilevante il criterio del costo complessivo del trasporto verso la destinazione finale (ossia il costo stradale e il costo del trasporto marittimo). Corsica Ferries contesta in ogni caso il costo aggiuntivo pari al 17 % del costo complessivo del tragitto, che ritiene sovrastimato. Un nuovo studio della società BRG presentato da Corsica Ferries («**studio BRG 2**») dimostrerebbe che il costo aggiuntivo non supera il 5-6 % del prezzo di costo totale del vettore, che è di per sé compensato dai prezzi più bassi del trasporto marittimo di merci semoventi nel porto di Tolone rispetto a Marsiglia ([165]).

5.1.2.1.3.2. Sull'individuazione della domanda quantitativa degli utenti del trasporto marittimo di merci semoventi che non vede alcuna alternativa al porto di Marsiglia

5.1.2.1.3.2.1. Incoerenza nella stima della domanda quantitativa di merci semoventi che non vede alcuna alternativa al porto di Marsiglia

(444) Corsica Ferries condivide i dubbi della Commissione circa la quantificazione della domanda di merci semoventi vincolate nel porto di Marsiglia, stimata pari all'80 % della domanda storica di merci semoventi tra Marsiglia e la Corsica, ricordando che tale percentuale non si basa su alcun dato oggettivo e verificabile.

(445) Inoltre Corsica Ferries richiama l'attenzione sul fatto che, nel precedente test di mercato effettuato nell'ottobre 2020, le autorità francesi avevano considerato un'analisi diametralmente opposta, vale a dire i) una percentuale di intercambiabilità della domanda di trasporto di merci semoventi dell'80 % tra Tolone e Marsiglia e ii) una percentuale del 20 % della domanda di trasporto merci non intercambiabile ([166]). Una differenza così marcata tra i precedenti contratti di servizio pubblico e le CCSP solleva dubbi, secondo Corsica Ferries, sulla fondatezza delle stime delle autorità francesi, tanto più che non si è verificata alcuna modifica sostanziale del mercato tra i due periodi.

5.1.2.1.3.2.2. Errore nella quantificazione della domanda di trasporto da parte dei trasportatori associati alle merci semoventi

(446) Corsica Ferries contesta il metodo utilizzato dalle autorità francesi per stimare il numero di trasportatori, basato sul rapporto unico di trasportatori/ML di merci semoventi applicato alla domanda totale di merci semoventi per il 2030. Adduce quattro motivazioni in tal senso.

(447) *In primo luogo*, secondo Corsica Ferries, la Francia non avrebbe tenuto conto della differenza di situazione, in seno alla categoria delle merci semoventi, tra merci semoventi accompagnate e merci semoventi non accompagnate. L'asserita esigenza di servizio pubblico per i trasportatori si baserebbe quindi su un'ipotesi ingiustificata. Corsica Ferries rimanda a tale proposito allo studio BRG 1 di cui alla denuncia.

([165]) Corsica Ferries fornisce, nell'allegato 2 delle sue osservazioni, lo studio BRG 2 sulla valutazione, da parte della CdC, di un'esigenza di servizio pubblico per i collegamenti marittimi con la Corsica, datato 21 aprile 2024 e realizzato per conto di Corsica Ferries. Il costo stradale aggiuntivo è calcolato per un tragitto medio dalle aree logistiche ubicate nella regione PACA verso il porto di Marsiglia per un camion di 12 ML, ipotizzando una spesa quotidiana di 191 EUR e costi orari, chilometrici e quotidiani forniti dal Comité national routier per la categoria «autoarticolato regionale - diesel». Per quanto riguarda le tariffe del trasporto marittimo, lo studio considera una tariffa di 32,4 EUR/ML osservata in media nel 2023 a Tolone rispetto a 42,5 EUR/ML nel porto di Marsiglia (corrispondente alla tariffa massima fissata dal regime OSP 2019 per i collegamenti Marsiglia-Corsica).

([166]) Corsica Ferries fornisce nell'allegato 11 delle sue osservazioni una nota di analisi sul mercato del trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale allegata alla delibera n. 20/166 dell'Assemblea della Corsica, del 5 novembre 2020, che approva l'utilizzo di contratti di servizio pubblico per il periodo 2021-2022. La nota in questione è stata redatta dalla società Gecodia, seguendo lo stesso modello della relazione Gecodia. Tale nota aveva valutato l'intercambiabilità dei porti di Tolone, Marsiglia e Nizza per le merci semoventi dalla/verso la Corsica dal punto di vista della domanda sulla base di due criteri (la capacità dei porti di accogliere il traffico in questione e il costo aggiuntivo del passaggio attraverso un porto o l'altro). A pagina 36 di tale nota, la società Gecodia giunge alla conclusione seguente: «L'eventuale esigenza di servizio pubblico sarà calcolata per [le merci semoventi] nel modo seguente: il 20 % del traffico di merci semoventi del porto di Marsiglia è strutturalmente collegato a tale porto. Tuttavia, ciò non pregiudica la possibilità di constatare un'intercambiabilità parziale tra i porti continentali per questo segmento di mercato se vengono prodotte prove in tal senso, in particolare attraverso una più ampia consultazione pubblica dei caricatori e dei vettori. Il resto del traffico è aggregato nei porti di Marsiglia e Tolone».

(448) Lo studio BRG 1 indica in effetti che le merci semoventi meritano un'ulteriore distinzione, in quanto possono essere accompagnate (ossia il trasportatore si imbarca sulla nave con il suo camion) o non accompagnate (il trasportatore imbarca il camion sulla nave e un altro trasportatore lo recupera al porto di arrivo). In altri termini, il trasporto di merci semoventi accompagnate presuppone il trasporto marittimo del trasportatore, a differenza delle merci semoventi non accompagnate. Secondo lo studio BRG 1, il trasporto di merci non accompagnate riguarda clienti regolari con esigenze significative e un'organizzazione logistica strutturata che consente loro di occuparsi del rientro dei trasportatori che lasciano i camion a bordo della nave e/o di inviare i trasportatori che devono riceverli all'arrivo delle navi. Per contro, il trasporto di merci semoventi accompagnate riguarderebbe clienti con esigenze più occasionali.

(449) Secondo lo studio BRG 1, queste differenze in termini di profili ed esigenze dei clienti implicano che i due flussi debbano essere analizzati separatamente dal punto di vista della domanda. Le merci semoventi accompagnate possono essere facilmente dirottate da un porto all'altro, ragion per cui i porti di Marsiglia e Tolone sono perfettamente intercambiabili dal punto di vista degli utenti per l'accoglienza di tale traffico, mentre ciò non sarebbe il caso per il trasporto di merci semoventi non accompagnate ([167]).

(450) Tuttavia le autorità francesi non avrebbero operato una siffatta distinzione. Secondo lo studio BRG 1, la Francia ha condotto un'analisi globale dell'intercambiabilità geografica dei porti continentali per il trasporto di merci semoventi. L'esigenza di servizio pubblico per gli spostamenti dei trasportatori non è quindi valutata sulla base di un'analisi dell'intercambiabilità specifica per il trasporto di merci semoventi accompagnate.

(451) *In secondo luogo*, secondo Corsica Ferries, applicando il rapporto trasportatori/ML di merci semoventi alla domanda stimata per il 2030, che corrisponde all'anno in cui è prevista la domanda più elevata, le autorità francesi avrebbero necessariamente sopravvalutato la domanda effettiva di trasporto da parte dei trasportatori in base agli anni precedenti.

(452) *In terzo luogo*, secondo Corsica Ferries, il rapporto trasportatori/ML di merci semoventi è erroneo. A tale proposito, Corsica Ferries rinvia allo studio BRG 2, in cui si afferma che, diversamente da quanto affermato al considerando 115 della decisione di avvio, le autorità francesi non basano il rapporto trasportatori/ML di merci semoventi sul valore medio osservato per il periodo 2018-2021. Il rapporto utilizzato dalle autorità francesi sarebbe notevolmente superiore a quello risultante dai dati storici ([168]), il che comporta una sovrastima della presunta esigenza riguardante i trasportatori dell'ordine dell'11 % per il collegamento tra Marsiglia e Ajaccio e del 7 % per il collegamento tra Marsiglia e Bastia.

(453) *In quarto luogo*, le autorità francesi avrebbero commesso un errore metodologico considerando un tasso unico di crescita del 2,3 % annuo per tutti i collegamenti oggetto delle CCSP, mentre l'analisi dell'esigenza di servizio pubblico avrebbe dovuto essere effettuata rotta per rotta, in funzione delle caratteristiche specifiche di ciascuna rotta.

(454) Corsica Ferries osserva al riguardo che, sulla base della tabella 16 della decisione di avvio, il traffico di merci semoventi sulle rotte Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Bastia è diminuito costantemente tra il 2018 e il 2023, mentre è rimasto stabile sulle rotte tra Marsiglia e gli altri tre porti corsi tra il 2018 e il 2023. Più in generale, i dati ufficiali dei flussi tra Corsica e Francia continentale (a prescindere dai porti) mostrerebbero una situazione generale stazionaria del traffico merci dal 2010. La percentuale del 2,3 % non si baserebbe pertanto sui dati oggettivi più recenti e ciò comporta una sovrastima dell'esigenza di trasporto da parte dei trasportatori di quasi il 22 %.

([167]) Lo studio BRG 1 sottolinea che il trasporto di merci semoventi non accompagnate impone notevoli vincoli logistici al vettore, in quanto deve prevedere un veicolo/camion aggiuntivo per recuperare il trasportatore che ha imbarcato il camion a bordo della nave o il trasportatore venuto a prendere in consegna il camion. Questo tipo di merci semoventi non può pertanto essere facilmente dirottato da un porto all'altro, a differenza delle merci semoventi accompagnate, che non prevedono simili vincoli.

([168]) Lo studio BRG 2 indica che, sulla base delle tabelle 16 e 17 presentate nella decisione di avvio, i rapporti medi di trasportatori/ML di merci semoventi nel periodo 2018-2020 sono pari a 0,054 per il collegamento tra Marsiglia e Ajaccio (rispetto a 0,060 utilizzato dalle autorità francesi), 0,056 per il collegamento tra Marsiglia e Bastia (rispetto a 0,060 utilizzato dalle autorità francesi), 0,065 per il collegamento tra Marsiglia e Porto Vecchio (rispetto a 0,070 utilizzato dalle autorità francesi), 0,082 per il collegamento tra Marsiglia e Propriano (rispetto a 0,1 utilizzato dalle autorità francesi) e 0,081 per il collegamento tra Marsiglia e L'Île-Rousse (rispetto a 0,080 utilizzato dalle autorità francesi).

5.1.2.2. Sull'analisi del fallimento del mercato

(455) Corsica Ferries ritiene che le autorità francesi abbiano commesso un errore manifesto di valutazione nell'esame del fallimento del mercato che giustifica la conclusione delle CCSP. Al riguardo, indica quattro punti.

(456) *In primo luogo*, a titolo di osservazione generale, Corsica Ferries ricorda che la determinazione di un'esigenza di servizio pubblico richiede la previa definizione di uno scenario controfattuale al fine di analizzare il livello di offerta dell'iniziativa privata che sarebbe proposta e, successivamente, di determinare se tale offerta sia sufficiente a soddisfare la domanda. Secondo Corsica Ferries, l'iniziativa privata non si limita, in uno scenario controfattuale, all'offerta privata rilevata ex ante sul mercato, ma deve essere valutata in modo dinamico, prevedendo ciò che sarebbe l'iniziativa privata in assenza di un contratto di servizio pubblico.

(457) Corsica Ferries sottolinea inoltre che lo scenario controfattuale deve essere trasparente e obiettivo nonché basato su ipotesi credibili. A tale riguardo, l'onere della prova spetta alle autorità pubbliche, che devono fornire elementi sufficientemente convincenti e plausibili.

(458) Di conseguenza, secondo Corsica Ferries, la Commissione è tenuta a effettuare un esame diligente e imparziale degli elementi forniti dalle autorità pubbliche, il che implica un'analisi approfondita e attenta di tali elementi ([169]). Il controllo effettuato dalla Commissione può e deve, qualora le circostanze del caso di specie lo richiedano, includere un'analisi prospettica ([170]).

(459) Nel caso di specie, Corsica Ferries ritiene che le autorità francesi non abbiano definito scenari controfattuali e che la Commissione non sembri avere pienamente esercitato il controllo che le spetta sulla solidità, sulla plausibilità e sulla sufficienza degli elementi addotti in merito all'offerta di iniziativa privata che sarebbe stata sviluppata in assenza di CCSP.

(460) *In secondo luogo*, Corsica Ferries ritiene che i questionari presentati durante la consultazione degli operatori fossero pilotati.

(461) Innanzitutto, i questionari si limitavano semplicemente a invitare gli operatori a descrivere come i servizi di trasporto marittimo che proponevano o intendevano proporre fossero in grado di soddisfare le necessità di continuità territoriale della Corsica, senza tuttavia definire mai tali esigenze.

(462) Corsica Ferries sottolinea inoltre l'esistenza di un conflitto di interessi che falsava le risposte fornite nel quadro della consultazione degli operatori per il trasporto merci. Infatti, Corsica Linea ha risposto alla consultazione degli operatori anche se il suo azionariato, costituito dai principali clienti dei collegamenti marittimi con la Corsica per il trasporto di merci, aveva interesse a mantenere il servizio pubblico sovvenzionato (considerando 394). A tale riguardo, Corsica Ferries osserva che l'esistenza di una situazione di conflitto di interessi osta a che il soggetto che si trova in tale situazione partecipi o intervenga nel processo decisionale amministrativo in virtù degli articoli 101 e 102 TFUE come pure dell'articolo 14 della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([171]) relativa ai servizi nel mercato interno .

([169]) Corsica Ferries rinvia alle sentenze del 18 gennaio 2017, causa T-92/11 RENV., Andersen/Commissione, ECLI:EU:T:2017:14, punto 57, del 22 ottobre 2008, cause riunite T-309/04, T-317/04, T-329/04 e T-336/04, TV2/Danmark e a./Commissione, ECLI:EU:T:2008:457, punto 183, e del 3 dicembre 2014, causa T-57/11, Castelnou Energía/Commissione, ECLI:EU:T:2014:1021, punto 136.

([170]) Sentenza del 3 dicembre 2014, causa T-57/11, Castelnou Energía/Commissione, ECLI:EU:T:2014:1021, punto 34.

([171]) Direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno (GU L 376 del 27.12.2006, pag. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). In particolare, l'articolo 14 dispone che «[g]li Stati membri non subordinano l'accesso ad un'attività di servizi o il suo esercizio sul loro territorio al rispetto dei requisiti seguenti: […] il coinvolgimento diretto o indiretto di operatori concorrenti, anche in seno agli organi consultivi, ai fini del rilascio di autorizzazioni o ai fini dell'adozione di altre decisioni delle autorità competenti, ad eccezione degli organismi o ordini e delle associazioni professionali o di altre organizzazioni che agiscono in qualità di autorità competente; tale divieto non riguarda la consultazione di organismi quali le Camere di commercio o le parti sociali su questioni diverse dalle singole domande di autorizzazione né la consultazione del grande pubblico».

(463) Corsica Ferries ritiene che l'onere della prova spettasse in tal senso alle autorità francesi, per analogia con le norme applicabili in materia di appalti pubblici ([172]), le quali devono impegnarsi attivamente nella prevenzione e nell'individuazione dei conflitti di interessi in qualsiasi procedura amministrativa, anche di natura consultativa. Per dimostrare l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico, la Francia doveva dunque basarsi su elementi oggettivi sufficientemente plausibili e verificabili nonché prevenire eventuali ingerenze da parte di operatori che si trovano in una situazione di conflitto di interessi.

(464) *In terzo luogo*, Corsica Ferries ritiene che le risposte delle società Corsica Linea e La Méridionale alla consultazione degli operatori non siano, in sostanza, credibili. Spiega infatti che è irragionevole ritenere che, in assenza di CCSP, queste due società avrebbero semplicemente cessato qualsiasi attività di collegamento marittimo con la Corsica. Fa riferimento in particolare al parere dell'autorità garante della concorrenza ([173]) e sottolinea altresì che Corsica Linea e La Méridionale dispongono rispettivamente di una flotta di 9 e 4 navi e danno lavoro rispettivamente a oltre 1 100 e 600 persone.

(465) Una siffatta cessazione di attività sarebbe tanto meno plausibile in quanto i concessionari propongono già un'offerta commerciale gestita interamente al di fuori di CCSP. Corsica Ferries fornisce quindi gli esempi delle società Corsica Linea ([174]) e La Méridionale ([175]). Ricorda inoltre gli elementi presentati alla Commissione nel quadro della denuncia e più specificamente dello studio BRG 1 il quale indicava in effetti che, nel giugno 2022, Corsica Linea aveva presentato un piano di trasporto che esprimeva la sua intenzione di effettuare un determinato numero di traversate nel quadro del regime OSP nel 2023 dal porto di Marsiglia verso Propriano ([176]), Ajaccio ([177]) e L'Île-Rousse ([178]). Tale intenzione manifestata fin dall'estate del 2022 dimostrerebbe quindi che è erronea l'ipotesi considerata dalla Francia secondo cui nessuna capacità privata in partenza da Marsiglia sarebbe stata offerta in assenza di CCSP.

(466) Corsica Ferries ritiene inoltre che il fatto che le risposte fornite dai concessionari alla consultazione degli operatori fossero assolutamente identiche i) dimostri il conflitto di interessi che li riguarda, avendo entrambi un chiaro interesse a ridurre l'offerta privata futura per garantire la permanenza del sistema di CCSP sovvenzionate e ii) faccia temere l'esistenza di un coordinamento tra le due società precedente alla loro risposta alla consultazione degli operatori.

(467) Corsica Ferries osserva infine che è incoerente che la Commissione ritenga dichiarazioni generiche e non comprovate degli operatori marittimi insufficienti per giustificare determinate conclusioni (ossia per quanto riguarda la stima del volume di merci semoventi vincolate nel porto di Marsiglia fornita da Corsica Linea, messa in discussione dalla Commissione nel considerando 311 della decisione di avvio), ma sufficienti per valutare la potenziale offerta di iniziativa privata.

([172]) Corsica Ferries rinvia alla sentenza della Corte di giustizia del 12 marzo 2015, causa C-538/13, Société eVigilo Ltd/Lituania, ECLI:EU:C:2015:166, punti da 33 a 43 e 47.

([173]) Corsica Ferries sottolinea che l'autorità garante della concorrenza ha rilevato, al punto 369 del suo parere, che è «[…] difficile pensare che le società di navigazione attualmente concessionarie del servizio pubblico, Corsica Linea e La Méridionale, non siano in grado, con gli strumenti di contabilità dei costi di cui dispongono per valutare i loro costi nel quadro della concessione di servizi pubblici, di proporre una stima obiettiva della loro offerta di capacità se operassero le stesse rotte in regime OSP o senza OSP».

([174]) Corsica Ferries fornisce una lettera dell'OTC del 31 luglio 2023 (allegato 12 delle sue osservazioni) che conferma la realizzazione di 41 traversate non contemplate da CCSP sulla rotta Marsiglia-Propriano nell'estate del 2023 per il trasporto di passeggeri e 28 traversate non contemplate da CCSP sulle rotte Marsiglia-Ajaccio (12 traversate) e Marsiglia-L'Île-Rousse (16 traversate). Corsica Ferries afferma che nel 2024 Corsica Linea ha aperto alla commercializzazione non meno di 114 traversate non contemplate dalle CCSP.

([175]) Secondo Corsica Ferries, La Méridionale ha deciso di gestire tre collegamenti settimanali tra Tolone e L'Île-Rousse, di notte, a partire dal mese di aprile 2024. La Méridionale avrebbe inoltre ampliato la sua offerta non contemplata da CCSP pianificando 12 traversate aggiuntive tra Marsiglia e Ajaccio nei mesi di luglio e agosto 2024.

([176]) 19 tragitti andata-ritorno.

([177]) Cinque tragitti andata-ritorno.

([178]) 10 tragitti andata-ritorno.

(468) *Infine*, Corsica Ferries contesta l'affermazione della Commissione di cui al considerando 326 della decisione di avvio relativa ai servizi marittimi non contemplati da CCSP effettuati dalle società Corsica Linea e La Méridionale ([179]). Corsica Ferries ritiene che la necessità di uno scenario controfattuale credibile imposto dalla giurisprudenza non significhi che debba essere presa in considerazione solo l'eventuale offerta di iniziativa privata che soddisferebbe le condizioni delle CCSP. Al contrario, la necessità di uno scenario controfattuale credibile implica l'analisi di qualsiasi offerta di iniziativa privata che sarebbe ragionevolmente sviluppata in assenza di CCSP, per poi confrontarla con la domanda stimata.

5.1.2.3. Sulla necessità e proporzionalità delle CCSP

(469) Corsica Ferries concorda con l'analisi preliminare della Commissione secondo cui le capacità di carico minime stabilite nelle CCSP appaiono sproporzionate alla luce dell'esigenza di servizio pubblico (considerando 331).

(470) Corsica Ferries ricorda quindi il contenuto della denuncia su questo punto. Riteneva che l'esistenza di tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi violasse il regolamento sul cabotaggio e non rispondesse ad alcuna esigenza di servizio pubblico. Tale regolamento vieterebbe infatti agli Stati membri di modificare, a loro discrezione e senza giustificazione, l'ambito di applicazione del contratto di servizio pubblico. Nel caso di specie, tuttavia, la Francia non sarebbe stata in grado di individuare un'esigenza di servizio pubblico, per la mancata definizione i) del periodo di svolgimento di tali tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi nonché ii) del numero esatto di tragitti andata-ritorno aggiuntivi da effettuare (essendo tali tragitti andata-ritorno facoltativi).

(471) Inoltre Corsica Ferries sottolineava nella denuncia che, per ciascuno dei cinque collegamenti interessati dalle misure in esame, i tragitti andata-ritorno programmati sono ampiamente sufficienti a soddisfare l'esigenza di servizio pubblico stimata dalla Francia per il periodo 2023-2030, per cui i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi sembrano superflui. Corsica Ferries ha aggiunto inoltre che, nelle loro offerte presentate alle autorità corse, Corsica Linea e La Méridionale avrebbero già definito da sé i giorni di realizzazione dei tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi, per tutta la durata delle CCSP, per cui tali tragitti andata-ritorno non avrebbero soddisfatto un'esigenza di servizio pubblico precedentemente individuata dalla Francia. Inoltre tali traversate sarebbero effettuate esclusivamente durante il periodo estivo e sarebbero proposte principalmente nel fine settimana, vale a dire ai turisti (dal momento che ai trasportatori è vietato circolare la domenica).

(472) Infine, nella denuncia, Corsica Ferries nutriva dubbi sulla capacità dei concessionari di rispettare gli obblighi di servizio pubblico contenuti nelle CCSP. Nel suo messaggio di posta elettronica del 13 ottobre 2023, Corsica Ferries afferma che, per effettuare traversate nei mesi di luglio e agosto 2023, Corsica Linea ha noleggiato una nave appartenente alla società La Méridionale, la Kalliste, che quest'ultima società era tuttavia tenuta a mettere a disposizione dell'OTC per effettuare tragitti andata-ritorno aggiuntivi su richiesta dell'OTC nel quadro delle CCSP riguardanti i collegamenti marittimi di Porto Vecchio e Bastia. Senza tale nave, La Méridionale non poteva dare seguito alle istruzioni contrattuali dell'OTC, se la necessità di tali traversate aggiuntive si fosse resa necessaria tra luglio e agosto 2023.

(473) Nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio, Corsica Ferries ritiene tuttavia che, nella decisione di avvio, la Commissione non abbia tenuto conto di tutte le conseguenze delle sue constatazioni.

(474) *In primo luogo*, le capacità minime imposte per il trasporto di merci e di passeggeri sono state definite sulla base del picco massimo della domanda stimata entro il 2030, per cui tali capacità hanno l'obiettivo di soddisfare fin dal 2023 la domanda prevista per il 2030. Appaiono pertanto sproporzionate alla luce dell'esigenza di servizio pubblico valutata per gli anni precedenti al 2030. Secondo Corsica Ferries, le capacità minime della CCSP avrebbero dovuto essere definite per soddisfare la domanda media stimata tra il 2023 e il 2030.

([179]) Si ricorda che il considerando 326 della decisione di avvio recita: «Inoltre il semplice fatto che uno dei concessionari, Corsica Linea, abbia offerto servizi commerciali accessori non contemplati dalle CCSP tra luglio e settembre 2023 (considerando 205) non costituisce una prova del fatto che tale operatore avrebbe chiaramente fornito servizi commerciali alle stesse condizioni imposte dalle autorità francesi nel quadro delle CCSP, in assenza di queste ultime, né che tali servizi sarebbero stati effettivamente forniti alle stesse condizioni imposte nel quadro della CCSP».

(475) *In secondo luogo*, secondo Corsica Ferries, la Commissione non avrebbe considerato i tragitti andata-ritorno aggiuntivi per analizzare le capacità messe in atto attraverso le CCSP alla luce dell'esigenza di servizio pubblico. Poiché tali tragitti andata-ritorno aggiuntivi sono destinati a soddisfare picchi di domanda, avrebbero dovuto essere presi in considerazione per determinare le capacità di carico minime per traversata imposte nel quadro delle CCSP.

(476) *In terzo luogo*, Corsica Ferries contesta l'esame preliminare della Commissione per quanto riguarda l'assenza di obblighi nelle CCSP di ricorrere a navi ro-pax ([180]).

(477) Corsica Ferries precisa che il numero di 12 passeggeri costituisce la linea di demarcazione tra i) le navi passeggeri che possono anche trasportare merci (ro-pax) e ii) le navi mercantili (ro-ro), la cui capacità di trasporto di passeggeri è limitata a 12 passeggeri ([181]).

(478) Sebbene l'obbligo di mobilitazione delle navi ro-pax non sia in effetti espressamente previsto dalle CCSP, Corsica Ferries ritiene che ciò derivasse per contro e necessariamente dalle capacità minime imposte in virtù dell'allegato 1 delle CCSP, le quali dovevano essere rispettate per ogni traversata. Imponendo una capacità minima di 18 passeggeri per il collegamento Marsiglia-Ajaccio (4 passeggeri-pazienti e 14 trasportatori) e di 24 passeggeri per il collegamento Marsiglia-Bastia (5 passeggeri-pazienti e 19 trasportatori), le autorità francesi hanno di fatto imposto la mobilitazione di navi ro-pax ed escluso l'impiego di navi ro-ro.

(479) Pertanto, secondo Corsica Ferries, l'obbligo imposto alle società concessionarie di poter accogliere sistematicamente più di 12 passeggeri per traversata, che esclude l'utilizzo di navi ro-ro, non è giustificato ed è sproporzionato.

5.1.3. *Mancato rispetto del secondo criterio della sentenza Altmark*

(480) Corsica Ferries afferma che il secondo criterio della sentenza Altmark, il cui scopo è garantire che il calcolo della compensazione sia affidabile e verificabile, richiede in particolare il rispetto di due requisiti: i) i parametri per il calcolo della compensazione devono essere stabiliti in base a una procedura trasparente e ii) devono essere, per loro natura, oggettivi.

(481) Corsica Ferries osserva *in primo luogo* che i parametri della compensazione non sono stati stabiliti in modo trasparente.

(482) Osserva che la procedura di stipula delle CCSP lasciava ai candidati piena libertà di determinare i criteri di imputazione per il calcolo della compensazione finanziaria e che l'allegato 9 delle CCSP, contenente una griglia specifica che indica, per ciascuna voce di spesa dei concessionari, la percentuale assegnata all'attività SIEG, non è stato oggetto di alcuna pubblicità. Corsica Ferries si trova quindi nell'impossibilità materiale, in mancanza di sufficiente trasparenza da parte della Francia, di controllare e criticare efficacemente i criteri di imputazione considerati.

(483) Analogamente, Corsica Ferries denuncia la mancanza di trasparenza per quanto riguarda l'analisi effettuata dalle autorità francesi sui criteri proposti dai concessionari, anche nella decisione di avvio. Secondo Corsica Ferries, tale mancanza di trasparenza rappresenta una seria difficoltà per quanto riguarda il principio del contraddittorio, che impedisce alle parti interessate di presentare in modo efficace le loro osservazioni.

(484) *In secondo luogo*, Corsica Ferries ritiene che i parametri utilizzati per calcolare la compensazione non siano oggettivi.

([180]) Si ricorda che la Commissione aveva ritenuto, nel considerando 343 della decisione di avvio, che «la necessità di ricorrere a navi ro-pax (ossia navi in grado di accogliere più di 12 passeggeri) non è un obbligo previsto nelle CCSP, che consentono al contrario di prestare il servizio utilizzando una flotta costituita da navi sia ro-pax che ro-ro. Il fatto che l'impiego di navi ro-pax possa essere più oneroso in termini di costo del capitale e di costi di esercizio rispetto alle navi ro-ro è irrilevante se l'esigenza di servizio pubblico del trasporto merci porta a considerare un numero di passeggeri (ivi compresi i trasportatori) che rende necessario l'uso di navi ro-pax».

([181]) In base alla regola 2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1º novembre 1974 (detta convenzione «SOLAS»), l'espressione «nave da passeggeri» indica una nave che trasporta più di 12 passeggeri, mentre l'espressione «nave da carico» indica qualsiasi nave che non sia una nave da passeggeri, vale a dire con una capacità di carico inferiore a 12 passeggeri.

(485) Corsica Ferries rileva anzitutto che dalle informazioni contenute nella decisione di avvio risulta che i criteri di imputazione utilizzati dai concessionari variano, per ciascuna voce di spesa, a seconda dei collegamenti marittimi interessati. Secondo Corsica Ferries, tali variazioni non hanno tuttavia senso in quanto i) gli obblighi di servizio pubblico imposti in ciascuna CCSP sono della stessa natura (solo la loro entità varia a seconda dei porti) e ii) comportano la mobilitazione dello stesso tipo di nave (nella fattispecie navi ro-pax).

(486) A tale proposito, Corsica Ferries rimanda allo studio del 21 aprile 2024 condotto dalla società BRG per conto di Corsica Ferries relativo all'analisi economica delle modalità di determinazione delle compensazioni versate nel quadro delle CCSP («**studio BRG 3**»). Tale studio sottolinea che, nelle offerte iniziali presentate dai concessionari, i criteri di imputazione differivano da un candidato all'altro, sebbene si trattasse di uno stesso collegamento e l'esigenza di servizio pubblico da soddisfare fosse la stessa in entrambi i casi. Per contro, lo studio BRG 3 sottolinea che Corsica Linea, nelle sue offerte iniziali, utilizzava complessivamente gli stessi criteri di imputazione per tutte le rotte, anche se il volume di attività relativo al SIEG e ai servizi commerciali variava notevolmente da una rotta all'altra. Tali fluttuazioni dimostrerebbero quindi che i criteri di imputazione utilizzati non riflettono, o almeno non riflettono sistematicamente, il contributo del SIEG e delle attività commerciali ai costi dei concessionari.

(487) Lo studio BRG 3 spiega in via più generale che, sebbene sia possibile effettuare un'imputazione contabile dei costi, tali imputazioni implicano necessariamente un certo grado di arbitrarietà e non riflettono una realtà economica. In ogni caso, le ipotesi di ripartizione dei costi devono almeno essere accompagnate da analisi che permettono di dimostrarne la validità.

(488) Inoltre Corsica Ferries critica specificamente i criteri di imputazione considerati per le CCSP in relazione ai collegamenti Marsiglia-Propriano, Marsiglia-Porto Vecchio e Marsiglia-L'Île-Rousse.

(489) Per quanto riguarda il collegamento Marsiglia-Propriano, Corsica Ferries ritiene che il criterio di imputazione totale dei costi ai SIEG non possa essere considerato come sufficientemente giustificato e ragionevole poiché le navi mobilitate da Corsica Linea superano sistematicamente le capacità di carico minime di passeggeri per traversata. In altri termini, i costi di esercizio di tali navi sono completamente compensati dalle sovvenzioni pubbliche versate dalla Francia, mentre solo una piccola parte delle capacità offerte corrisponderebbe all'esigenza di servizio pubblico.

(490) Lo stesso varrebbe per gli altri due collegamenti, per i quali i concessionari hanno mobilitato navi ro-pax con una capacità di trasporto passeggeri molto superiore, anche se le capacità minime imposte di 9 (L'Île-Rousse) e 11 (Porto Vecchio) passeggeri per traversata avrebbero dovuto naturalmente comportare la mobilitazione di una nave ro-ro. Secondo Corsica Ferries, la Commissione non poteva ignorare che la mobilitazione di navi ro-pax, anziché di navi ro-ro, aumenta in modo molto sostanziale i costi di capitale e i costi di esercizio, il che comporta una sovrastima dell'importo delle compensazioni del servizio pubblico versate ai concessionari. In entrambi i casi, Corsica Ferries osserva inoltre che i criteri di imputazione utilizzati sono compresi tra il 60 e il 75 % per ciascun costo, il che risulterebbe manifestamente sproporzionato e ingiustificato alla luce degli obblighi di servizio pubblico imposti per tali collegamenti.

(491) Corsica Ferries contesta infine l'obiettività e la ragionevolezza del metodo di imputazione dei costi indiretti utilizzato dalle autorità francesi che, secondo le loro affermazioni, consiste nell'imputare i costi indiretti al SIEG «*solo in proporzione alle capacità (espresse in m³ di volume) riservate sulla nave alle attività del SIEG*». A tale riguardo, Corsica Ferries si interroga sull'uso esclusivo delle capacità espresse in m³ per definire il metodo di imputazione, mentre gli obblighi di servizio pubblico riguardano anche il trasporto di passeggeri. Al fine di garantire che solo i costi direttamente connessi alla prestazione del SIEG possano essere presi in considerazione, i criteri di imputazione dovevano necessariamente riflettere la proporzione effettiva delle capacità richieste per il trasporto di passeggeri rispetto alle capacità totali sviluppate dalle navi mobilitate dai concessionari.

5.1.4. *Mancato rispetto del terzo criterio della sentenza Altmark*

(492) Corsica Ferries ritiene che le CCSP concedano ai loro beneficiari una sovracompensazione e che ciò avvenga per quattro motivi.

5.1.4.1. La metodologia fondata sulla ripartizione dei costi per il calcolo della compensazione nel quadro delle CCSP è ingiustificata nel caso di specie

(493) Corsica Ferries contesta la scelta operata dalle autorità francesi in merito al metodo di ripartizione dei costi per valutare i costi direttamente connessi all'esecuzione del SIEG. Ritiene che tale scelta non sia oggetto di alcuna giustificazione da parte della Francia né sia stata oggetto di alcuna analisi nella decisione di avvio.

(494) *In primo luogo*, Corsica Ferries ricorda che, in linea di principio, una compensazione SIEG deve essere calcolata sulla base del metodo del costo evitato netto. È possibile ricorrere al metodo di ripartizione dei costi solo qualora l'uso di tale metodo sia impossibile o inappropriato. L'impossibilità o l'inadeguatezza del metodo del costo evitato netto deve essere debitamente giustificata dalle autorità nazionali e verificata dalla Commissione.

(495) Nel caso di specie, Corsica Ferries ritiene che le autorità francesi non abbiano fornito alcuna giustificazione. Analogamente, la decisione di avvio non mette in discussione la pertinenza del metodo di ripartizione dei costi e le giustificazioni che possono motivare il mancato ricorso al metodo del costo evitato netto. Tale carenza costituirebbe di per sé un errore manifesto di valutazione commesso dalle autorità francesi e un errore di diritto da parte della Commissione.

(496) *In secondo luogo*, Corsica Ferries ritiene che il ricorso al metodo del costo evitato netto fosse necessario nel caso di specie in quanto non era inappropriato. Secondo Corsica Ferries, infatti, solo questo metodo avrebbe consentito di garantire l'assenza di sovracompensazione dei beneficiari delle CCSP per i motivi seguenti:

— il metodo del costo evitato netto non richiede un'imputazione dei costi tra gli obblighi di servizio pubblico e le altre attività del concessionario, evitando così il grado di arbitrarietà legato alla necessità di procedere a tale imputazione;

— il metodo del costo evitato netto non richiede la realizzazione di stime, ex ante, dei volumi di attività SIEG e non SIEG necessarie per procedere all'imputazione dei costi nel metodo di ripartizione dei costi e non comporta il rischio di stime errate di tali imputazioni che potrebbero portare a una sovrastima dei costi da compensare;

— il metodo del costo evitato netto si basa su una valutazione complessiva di tutte le attività svolte dal concessionario (SIEG e non SIEG), per cui il concessionario non ha la possibilità di compiere scelte strategiche al fine di massimizzare gli incrementi di efficienza nell'ambito di attività non SIEG.

(497) Il metodo del costo evitato netto era a maggior ragione necessario per il fatto che il metodo di ripartizione dei costi non tiene conto dei profitti aggiuntivi realizzati al di fuori del perimetro del SIEG, anche se indotti dalla realizzazione di tale SIEG. Corsica Ferries ricorda infatti che, in assenza delle CCSP, i beneficiari delle CCSP dichiarano di non essere disposti a offrire alcun servizio commerciale, per cui tutte le attività commerciali svolte nel quadro delle CCSP da tali beneficiari non sarebbero state svolte in assenza di un SIEG. In tal modo, gli introiti derivanti da tali attività sono indotti dalla concessione delle CCSP e l'uso della metodologia dei costi evitati netti avrebbe consentito di tenerne conto nel calcolo della compensazione, senza vantaggi sproporzionati in favore dei beneficiari delle CCSP.

(498) Infine, secondo Corsica Ferries, il metodo del costo evitato netto era necessario alla luce degli obblighi di servizio pubblico stabiliti in modo sproporzionato nelle CCSP, che impongono ai beneficiari delle CCSP l'offerta di capacità sovradimensionate rispetto all'esigenza di servizio pubblico.

5.1.4.2. In ogni caso, il metodo di ripartizione dei costi doveva tenere conto dei profitti realizzati con le attività non SIEG dai beneficiari delle CCSP.

(499) Corsica Ferries ricorda che il punto 32 della disciplina SIEG impone di prendere in considerazione i profitti eccessivi generati da diritti speciali o esclusivi, anche connessi ad altre attività.

(500) Secondo Corsica Ferries, sebbene le CCSP non prevedano un'esclusiva sotto il profilo del diritto a favore dei loro beneficiari, si traducono tuttavia in un'esclusiva di fatto e ciò avviene per tre motivi:

— gli obblighi di servizio pubblico stabiliti nelle CCSP sono sproporzionati rispetto alle esigenze effettive di servizio pubblico;

— i beneficiari delle CCSP percepiscono sovvenzioni pubbliche considerevoli, mentre altri operatori marittimi che operano nel quadro del regime OSP non ne percepiscono alcuna;

— il regime OSP scoraggia le società di navigazione che intendono realizzare collegamenti marittimi tra il porto di Marsiglia e quelli della Corsica in concorrenza con i beneficiari delle CCSP.

(501) Corsica Ferries ricorda al riguardo che tale esclusiva di fatto è stata più volte constatata: dal consiglio della concorrenza nella sua decisione n. 06-MC-03 dell'11 dicembre 2006; dall'autorità garante della concorrenza nel suo parere n. 12-A-07 del 17 febbraio 2012; dalla Commissione nella sua decisione SA.22843 del 2 maggio 2013 e ribadita nel parere dell'autorità garante della concorrenza del 17 novembre 2020 ([182]). Corsica Ferries ritiene che tali constatazioni siano ancora valide e ricorda che, dall'apertura alla concorrenza del mercato dei collegamenti marittimi con la Corsica nel 1996, per i collegamenti Marsiglia-Corsica non ha avuto luogo alcuna offerta concorrente rispetto a quella dei concessionari storici.

(502) Pertanto, secondo Corsica Ferries, occorre effettuare una delle due constatazioni seguenti:

— l'assenza di una concorrenza effettiva per 30 anni sui collegamenti con il porto di Marsiglia costituisce una prova del fatto che le CCSP rappresentano ostacoli all'ingresso che conferiscono ai loro beneficiari un'esclusiva per la gestione dei collegamenti marittimi tra la Corsica e Marsiglia, ivi comprese le attività commerciali indotte. Per questo motivo era necessario tenere conto di queste ultime nella metodologia di ripartizione dei costi;

— la concorrenza sui collegamenti Marsiglia-Corsica si è sviluppata attraverso i collegamenti Tolone-Corsica, nel qual caso è necessario concludere che i servizi marittimi gestiti dai porti di Tolone e Marsiglia formano un mercato unico e che pertanto non sussiste alcuna esigenza di servizio pubblico.

5.1.4.3. Le clausole delle CCSP non sono sufficienti per escludere eventuali rischi di sovracompensazione

(503) *In primo luogo*, Corsica Ferries ritiene che l'articolo 40 delle CCSP destinato a garantire il rimborso da parte dei concessionari di eventuali sovracompensazioni superiori a un utile ragionevole sia insufficiente in quanto si limita al solo ambito del SIEG ed esclude i margini realizzati sulle attività commerciali indotte.

(504) *In secondo luogo*, Corsica Ferries rinvia allo studio BRG 3, il quale contesta la posizione preliminare della Commissione che approva il calcolo dell'utile ragionevole sulla base delle entrate correnti al lordo delle imposte anziché del tasso di rendimento del capitale dei beneficiari, in ragione del fatto che le entrate correnti al lordo delle imposte sarebbero più facilmente osservabili nei dati contabili rispetto al tasso di remunerazione del capitale. Lo studio BRG 3 fa tuttavia notare che i dati relativi ai costi del SIEG non sono facilmente osservabili nel conto economico dei beneficiari, ma richiedono piuttosto una imputazione discutibile delle diverse voci di costo tra le attività SIEG e non SIEG.

([182]) Corsica Ferries cita il punto 348 del parere dell'autorità garante della concorrenza del 17 novembre 2020, che recita: «il persistere di taluni fattori spiega perché il notevole vantaggio concorrenziale di cui godono i concessionari del servizio pubblico può contribuire a conferire loro un'esclusiva di fatto sui collegamenti tra Marsiglia e la Corsica».

(505) *In terzo luogo*, l'articolo 35.1 delle CCSP, il quale prevede che i criteri di imputazione siano fissi, per la durata dei contratti, fatto salvo un controllo ex post che mostri una differenza (da rimborsare) con i criteri che deriverebbero dall'esercizio, è manifestamente insufficiente in quanto i) la nozione di «criterio risultante dall'esercizio» non è definita ([183]) e ii) non consente di neutralizzare completamente gli effetti inerziali derivanti dal meccanismo stesso dei criteri di imputazione. Infatti lo studio BRG 3 sottolinea a tale riguardo che l'articolo 35.1 delle CCSP prevede che i beneficiari delle CCSP saranno autorizzati a conservare metà della differenza tra le compensazioni calcolate ex ante ed ex post (nel limite del 5 % della compensazione iniziale).

(506) *In quarto luogo*, Corsica Ferries ritiene che l'articolo 32 delle CCSP destinato a segnalare gli utili realizzati nel quadro delle attività commerciali indotte non impedisca eventuali sovracompensazioni, in quanto gli utili indotti possono essere utilizzati per finanziare investimenti realizzati dai beneficiari delle CCSP. I beneficiari delle CCSP godrebbero quindi di un vantaggio, sotto forma di aiuti agli investimenti pari all'importo degli utili indotti investiti, che costituirebbe un aiuto di Stato illegale distinto dalle compensazioni versate nel quadro delle CCSP.

(507) *Infine* Corsica Ferries ritiene che nessuna clausola delle CCSP tenga conto della remunerazione aggiuntiva che i beneficiari possono percepire in virtù della plusvalenza sulle loro navi, a prescindere dal fatto che si verifichi nel calcolo della compensazione o nel metodo di controllo dell'utile ragionevole.

(508) Corsica Ferries rimanda al riguardo allo studio BRG 3, che presenta due osservazioni.

(509) Innanzitutto, la compensazione percepita dai beneficiari delle CCSP supera ampiamente il deprezzamento economico delle navi. La sovvenzione versata ai concessionari comprende infatti una componente relativa ai costi di investimento, che corrisponde alle quote di ammortamento e/o ai canoni di leasing e/o ai costi di noleggio della nave destinata all'esecuzione del SIEG. Secondo lo studio BRG 3, la durata della vita economica delle navi supera tuttavia notevolmente il periodo di ammortamento contabile o il periodo standard di leasing ([184]). Di conseguenza, la compensazione percepita dai beneficiari della CCSP a titolo della CFI supererebbe, ogni anno, la perdita di valore economico registrata.

(510) Inoltre, lo studio BRG 3 rileva che le CCSP non prevedono alcun meccanismo di controllo delle plusvalenze che i beneficiari delle CCSP potrebbero realizzare sulle navi. Sebbene l'articolo 51 delle CCSP preveda effettivamente una possibilità di riacquisto delle navi da parte della CdC a un prezzo inferiore rispetto al loro valore di mercato (per tener conto delle sovvenzioni già versate), non impone tale acquisto. Inoltre, poiché nelle CCSP le navi sono considerate beni propri dei beneficiari delle CCSP, questi ultimi non sono obbligati a vendere le loro navi qualora la CdC proponesse di acquistarle.

(511) Ciò comporterebbe un rischio reale che, al termine delle CCSP, i beneficiari delle CCSP beneficino, attraverso la valorizzazione delle loro navi (interamente o parzialmente finanziate mediante la compensazione pubblica), di una remunerazione aggiuntiva oltre a quella derivante dalla gestione delle CCSP, non presa in considerazione nel calcolo dell'utile ragionevole (articolo 39 delle CCSP), né disciplinata dalla clausola di controllo dell'utile ragionevole di cui all'articolo 40 delle CCSP.

5.1.4.4. La formula di indicizzazione della CFE è manifestamente erronea

(512) Corsica Ferries rinvia allo studio BRG 3 che rileva un errore nella formula di indicizzazione utilizzata dalle autorità francesi per calcolare l'importo annuo della CFE (considerando 301).

([183]) Lo studio BRG 3 indica a tale riguardo che, per evitare gli effetti inerziali e la sovracompensazione, tale clausola dovrebbe comportare un aumento a posteriori dei costi imputati alle attività commerciali onde riportare l'utile commerciale al livello dell'utile ragionevole.

([184]) Ad esempio, lo studio BRG 3 indica che la flotta di Corsica Ferries comprende navi messe in servizio più di cinquant'anni fa e che, secondo i dati di Corsica Ferries, a livello mondiale il 31 % delle navi ro-pax ha più di 40 anni e il 17 % più di 50 anni. Per contro, lo studio BRG 3 sottolinea che il periodo di ammortamento contabile delle navi e la durata standard di un leasing sono molto più brevi. I conti 2022 della società La Méridionale mostrerebbero quindi un ammortamento delle navi su 20 anni e un leasing su 15 anni per una delle navi della sua flotta.

(513) Secondo lo studio BRG 3, l'importo annuo della CFE non è calcolato separatamente per ciascun anno sulla base di uno specifico criterio di imputazione dei costi, ma calcolato per il 2023 e successivamente indicizzato in base all'indice dei prezzi al consumo. Secondo lo studio BRG 3 questa formula è erronea in quanto implica che l'aumento della CFE tra gli anni N e N+1 non sia pari all'85 % dell'aumento dei prezzi tra questi due anni, come suggerito dalle CCSP, ma all'85 % dell'aumento cumulativo totale dei prezzi tra il 2023 e l'anno N+1. Fa notare che, tra il 2029 e il 2030, l'aumento della CFE risultante dall'applicazione della formula non rifletterebbe l'aumento dei prezzi constatato tra questi due anni, bensì l'aumento totale dei prezzi constatato tra il 2023 e il 2030, vale a dire nell'arco di sette anni ([185]).

5.1.5. *Mancato rispetto del quarto criterio della sentenza Altmark*

(514) Nelle proprie osservazioni sulla decisione di avvio, Corsica Ferries fa interamente riferimento alla denuncia, in cui esprimeva il parere che le misure non rispettassero il quarto criterio Altmark. Corsica Ferries riteneva infatti che la procedura di aggiudicazione delle CCSP non avesse consentito di selezionare, in condizioni trasparenti e non discriminatorie, i candidati in grado di fornire il servizio al costo più basso, in particolare per tre motivi.

(515) *In primo luogo*, Corsica Ferries affermava che esistevano diversi «ostacoli all'ingresso» che tendevano a favorire i concessionari uscenti e a impedirle di presentare un'offerta in modo efficace. Nel caso di specie, Corsica Ferries rilevava l'esistenza di due ostacoli all'ingresso.

(516) Innanzitutto, sottolineava il periodo di tempo molto breve trascorso tra la data di aggiudicazione delle CCSP (nel caso di specie, il 21 dicembre 2022) e la data di inizio dei servizi (1º gennaio 2023), mentre è assodato che, in materia di trasporto marittimo, sia necessario un periodo di almeno sei mesi tra queste due date per poter consentire l'apertura delle prenotazioni con sufficiente anticipo e riorganizzare la flotta al fine di soddisfare le esigenze del servizio pubblico. Secondo Corsica Ferries, un tale breve lasso di tempo tra la data di aggiudicazione delle CCSP e l'inizio della messa in servizio avrebbe solo potuto favorire i concessionari uscenti e limitare la partecipazione di altri concorrenti.

(517) Corsica Ferries ha poi notato l'esistenza di prescrizioni tecniche non giustificate dall'esigenza di servizio pubblico, tali da limitare il numero di candidati partecipanti alla procedura di aggiudicazione. Corsica Ferries ha fatto riferimento all'impossibilità per i candidati di presentare navi «ro-ro» anziché navi di tipo «ro-pax». Inoltre e in particolare, la procedura di aggiudicazione delle CCSP imponeva ai candidati, secondo Corsica Ferries, di ricorrere a una o due navi aggiuntive per lotto ([186]) al fine di soddisfare le esigenze dei tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi, in quanto tali tragitti andata-ritorno sono effettuati durante l'esecuzione delle CCSP, su richiesta del concedente, ed entro un termine di preavviso di almeno una settimana. Secondo Corsica Ferries, i candidati avrebbero di fatto dovuto mobilitare in modo permanente, per tutti i lotti, sette navi aggiuntive durante tutto l'arco di tempo di esecuzione delle CCSP, senza prevedibilità, senza garanzia di utilizzo e senza possibilità per l'operatore di utilizzare tali navi per altri servizi (dato che le navi devono poter essere mobilitate in qualsiasi momento per garantire i tragitti andata-ritorno). Tale vincolo è il motivo principale per cui Corsica Ferries non avrebbe partecipato alla procedura di aggiudicazione delle CCSP.

(518) *In secondo luogo*, Corsica Ferries riteneva che i criteri di aggiudicazione delle offerte non consentissero di selezionare il candidato in grado di fornire il servizio al costo minore. Corsica Ferries rilevava infatti che il criterio di aggiudicazione delle offerte relativo alla compensazione finanziaria era ponderato solo al 20 %, cosicché la procedura di aggiudicazione non si basava, a suo avviso, sul prezzo dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

(519) *Infine*, Corsica Ferries riteneva che il ridotto numero di candidati che hanno partecipato alla procedura di aggiudicazione delle CCSP (uno o due candidati per lotto) rivelasse l'assenza di una reale concorrenza.

([185]) Lo studio BRG 3 suggerisce di sostituire CFE(n) con CFE 2023 o di sostituire I(2023) con I(n) nella formula riportata nelle CCSP.

([186]) Corsica Ferries afferma che ciascuno dei cinque lotti richiedeva la mobilitazione di due navi per effettuare i tragitti andata-ritorno fissi previsti nelle CCSP, nonché di una o due navi aggiuntive (a seconda dei lotti) per poter effettuare, in qualsiasi momento, i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi su richiesta della CdC.

(520) In subordine, Corsica Ferries riteneva che la Francia non avesse effettuato alcuna analisi preliminare dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente attrezzata, avrebbe sostenuto per assicurare il servizio, al fine di determinare l'importo della compensazione.

5.1.6. *Mancato rispetto delle norme della direttiva sulle concessioni*

(521) Corsica Ferries ricorda che, nella denuncia, riteneva che le misure non potessero essere dichiarate compatibili in quanto violano le disposizioni della direttiva sulle concessioni. Corsica Ferries lamentava due violazioni: da un lato, una violazione dei principi di parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza e, dall'altro lato, una durata eccessiva delle CCSP.

(522) Per quanto riguarda la prima violazione, Corsica Ferries sosteneva innanzitutto di aver riscontrato due ostacoli che rendevano impossibile la propria candidatura (considerando 516 e 517). Riteneva inoltre che le autorità francesi avessero modificato le caratteristiche minime della procedura di aggiudicazione per ciascun lotto al fine di selezionare offerte non conformi alle prescrizioni tecniche di cui all'allegato 1 delle CCSP.

(523) Per quanto riguarda la seconda violazione, Corsica Ferries sosteneva che la durata delle CCSP non era giustificata alla luce dell'assenza di investimenti posti a carico dei beneficiari delle CCSP.

(524) Nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio, Corsica Ferries ha reagito su due punti, segnatamente i) l'eventuale modifica delle prescrizioni minime della procedura di aggiudicazione da parte delle autorità francesi nel corso della procedura stessa e ii) la durata secondo lei eccessiva delle CCSP.

5.1.6.1. Sulla modifica delle caratteristiche minime nel corso della procedura, sulla selezione di offerte irregolari e sul carattere discriminatorio della procedura di stipula delle CCSP

(525) Nella denuncia, Corsica Ferries ricordava che l'articolo 37 della direttiva sulle concessioni impone che, qualora un'autorità concedente stabilisca requisiti minimi nel quadro di una procedura di aggiudicazione, i candidati sono tenuti a rispettarli. Dal canto suo, l'autorità concedente è tenuta a respingere eventuali offerte non conformi a tali caratteristiche minime.

(526) Corsica Ferries spiegava che l'allegato 1 delle CCSP elencava le prescrizioni tecniche che i candidati dovevano soddisfare integralmente. Tali prescrizioni tecniche comprendevano il numero di tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi che il concessionario doveva effettuare su richiesta della CdC. Tali tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi potevano essere cumulati lo stesso giorno, sulla stessa rotta e su più rotte contemporaneamente, e dovevano soddisfare tutte le prescrizioni tecniche di cui all'allegato 1 delle CCSP, ivi compresi gli orari e le capacità di carico delle navi. Corsica Ferries ritiene che i candidati avrebbero quindi dovuto disporre di un mezzo navale che consentisse di soddisfare simultaneamente tutti i requisiti di cui all'allegato 1 delle CCSP, ivi compresi i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi, per ciascuno dei lotti per i quali presentavano un'offerta.

(527) Secondo Corsica Ferries, i concessionari non disponevano di tutti i mezzi navali che consentissero loro di gestire tutte le rotte per le quali, da soli o in gruppo, hanno presentato un'offerta. Tale constatazione derivava dalla lettura della relazione di analisi delle offerte iniziali della Francia. Secondo Corsica Ferries, tale relazione indicava che i candidati stessi avrebbero fissato il giorno di esecuzione dei tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi e che ne avrebbero peraltro ridotto il numero imposto. I candidati stessi avrebbero inoltre modificato gli orari delle traversate delle domeniche e dei lunedì nel periodo invernale. Infine avrebbero mobilitato navi per i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi che non soddisfacevano tutte le prescrizioni di cui all'allegato 1 delle CCSP.

(528) Secondo Corsica Ferries, tuttavia, le autorità francesi hanno accettato di modificare le caratteristiche minime della consultazione durante le negoziazioni, in violazione dei principi di parità di trattamento dei candidati e di trasparenza. Una siffatta modifica non era consentita, secondo Corsica Ferries, poiché, conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia, al concedente può essere concessa la possibilità di correggere o integrare le caratteristiche minime solo in via straordinaria, vale a dire quando «richiedono un semplice chiarimento o al fine di correggere errori materiali manifesti, a condizione che ne siano informati tutti gli offerenti» ([187]). Secondo la società, ciò non si è verificato nel caso di specie. Inoltre e in ogni caso, afferma che dalla giurisprudenza della Corte di giustizia si evince altresì che, se fossero state ammesse modifiche, potevano essere apportate solo prima della presentazione delle offerte da parte degli offerenti e ciò, anche in questo caso, non si è verificato nel caso di specie.

(529) Secondo Corsica Ferries, tali modifiche erano a maggior ragione più dannose per lei in quanto aveva tuttavia posto all'OTC domande riguardanti specificamente le prescrizioni tecniche previste dall'allegato 1 delle CCSP (capacità di carico, orari, cabine per persone a mobilità ridotta) e le modalità operative ed economiche per l'esecuzione dei tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi. Secondo Corsica Ferries, l'OTC aveva risposto che le prescrizioni tecniche di cui all'allegato 1 delle CCSP costituivano una caratteristica minima esclusa dalla negoziazione e che era indispensabile che i candidati presentassero un'offerta conforme a tutte le prescrizioni tecniche di cui all'allegato 1.

(530) È peraltro l'effetto cumulativo di tali caratteristiche minime imposte ai candidati che avrebbe dissuaso Corsica Ferries dal presentare un'offerta in quanto il loro rispetto implicava i) la mobilitazione di una o addirittura due navi aggiuntive per rotta al fine di effettuare tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi, ii) senza alcuna certezza circa l'effettiva realizzazione di tali tragitti andata-ritorno aggiuntivi, né alcuna visibilità sulla data in cui avrebbero dovuto essere effettuati, iii) restando inteso che solo i tragitti andata-ritorno aggiuntivi effettivamente richiesti dalla CdC ed effettuati dal concessionario avrebbero dato luogo a una compensazione finanziaria.

(531) Nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio, Corsica Ferries ritiene che gli elementi presentati dalla Francia e illustrati nella decisione di avvio ([188]) siano errati.

(532) Corsica Ferries sostiene che l'allegato 1 delle CCSP era un allegato non modificabile ai sensi del regolamento della consultazione. I candidati non erano quindi autorizzati a modificare le prescrizioni tecniche previste da tale allegato. Corsica Ferries sottolinea al riguardo che il regolamento della consultazione (articolo 2.4 sulle caratteristiche minime e articolo 4.1 sui documenti di consultazione) era redatto con gli stessi termini di quello previsto per la stipula delle CCSP 2019-2020. Il Consiglio di Stato avrebbe ritenuto, nell'ambito di una controversia relativa a tali CCSP, che «l'allegato tecnico dei servizi di cui all'allegato 1 del progetto di contratto doveva essere considerato, alla luce dei termini di cui all'articolo 4.1 del regolamento della consultazione, facente parte dei documenti di consultazione e di conseguenza esplicativo delle caratteristiche minime attese» ([189]).

5.1.6.2. Sulla durata eccessiva delle CCSP

(533) Nella denuncia, Corsica Ferries affermava che le CCSP non prevedono alcun investimento a carico dei candidati selezionati, cosicché la loro durata (superiore a cinque anni) è contraria alle disposizioni di cui all'articolo 18 della direttiva sulle concessioni. Tale punto era confermato in particolare dall'obbligo imposto ai candidati, secondo Corsica Ferries, di disporre, fin dalla presentazione delle candidature, pienamente e totalmente delle navi destinate alla gestione di ciascuna delle rotte marittime delle CCSP.

(534) Nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio, Corsica Ferries contesta la posizione preliminare della Commissione secondo cui la durata delle CCSP sembrava giustificata alla luce del fatto che i) le CCSP impongono ai concessionari di mobilitare navi che rappresentano un onere di capitale significativo e ii) sono previste durate superiori a sei anni nel quadro di altri contratti di servizio pubblico marittimo in Europa.

([187]) Sentenza del 29 marzo 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI: EU:C:2012:191, punto 40.
([188]) Considerando 419 e 423 della decisione di avvio.
([189]) Consiglio di Stato, 24 giugno 2019, La Méridionale, n. 429407.

(535) *Sul primo punto*, Corsica Ferries ritiene che in base al considerando 52 e all'articolo 18 della direttiva sulle concessioni un periodo di concessione superiore a cinque anni può essere giustificato solo se è posto a carico del concessionario, dalla stessa autorità concedente, un obbligo di effettuare investimenti. Qualora fossero posti a carico del concessionario investimenti necessari al servizio pubblico, la durata della concessione deve di conseguenza essere determinata sulla base del periodo di ammortamento di tali investimenti. Per contro, secondo Corsica Ferries, né la direttiva sulle concessioni né la giurisprudenza della Corte di giustizia ha ammesso che la durata di una concessione superiore a cinque anni può essere giustificata da elementi che non siano investimenti imposti dall'autorità concedente.

(536) Inoltre Corsica Ferries ritiene che le disposizioni precitate della direttiva sulle concessioni siano connesse al fatto che, in linea di principio, gli investimenti così imposti e realizzati dal concessionario spettano all'autorità concedente al termine della concessione. Pertanto gli investimenti richiesti in virtù di una concessione da parte del concessionario non costituiscono beni propri del concessionario che restano di sua proprietà o sotto il suo controllo al termine della concessione. In tale contesto, la durata della concessione è calcolata al fine di consentire al concessionario di ammortizzare economicamente gli investimenti che gli sono stati imposti e che sarà obbligato ad abbandonare al termine del contratto.

(537) Tuttavia ciò non si verifica nel caso di specie delle CCSP, in quanto le navi mobilitate dai beneficiari delle CCSP per la loro esecuzione i) non derivano da un obbligo di investimento imposto dalle autorità francesi e ii) costituiscono beni propri dei beneficiari delle CCSP i quali ne rimangono proprietari/continuano a usufruirne al termine delle CCSP. In tali circostanze e poiché non è imposto alcun investimento ai beneficiari delle CCSP, la durata delle CCSP non è giustificata.

(538) Corsica Ferries osserva che, in ogni caso, le CCSP consentono ai loro beneficiari di ammortizzare nei conti delle CCSP i costi di investimento connessi alle navi, includendovi una remunerazione ragionevole del capitale investito. Nel caso di specie, secondo Corsica Ferries, è chiaro che i parametri delle compensazioni non tenevano conto del valore residuo delle navi al termine delle CCSP che resteranno a libera disposizione dei beneficiari delle CCSP.

(539) *Sul secondo punto*, Corsica Ferries ritiene che gli esempi addotti dalla Francia, relativi a concessioni marittime di durata superiore a sei anni in Europa, non siano applicabili al caso di specie. Per quanto riguarda il caso norvegese invocato dalla Francia, in cui sono stati conclusi contratti di concessione per un periodo di dieci anni, Corsica Ferries ritiene che tale durata fosse giustificata dall'obbligo previsto per il concessionario di investire in nuove navi. La situazione è pertanto diversa per quanto riguarda le CCSP dal momento che la Francia e la Commissione riconoscono entrambe che ai beneficiari delle CCSP non è imposto alcun investimento.

5.2. **Osservazioni di Corsica Linea**

(540) Corsica Linea ha fornito osservazioni su tre punti: i) l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico, ii) la conformità della procedura di aggiudicazione delle CCSP al diritto dell'Unione in materia di concessioni e iii) l'assenza di vantaggi concessi ai beneficiari delle CCSP o, in ogni caso, la conformità delle CCSP alla decisione della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione di quanto disposto dall'articolo 106, paragrafo 2, TFUE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale («**decisione SIEG**») ([190]).

5.2.1. *Esistenza di un'esigenza di servizio pubblico*

(541) Nelle sue osservazioni sulla decisione di avvio, Corsica Linea ha reagito su tre punti relativi all'esame dell'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico:

— la valutazione della domanda quantitativa di trasporto di merci semoventi non intercambiabile dal porto di Marsiglia, stimata pari all'80 % del traffico storico osservato da tale porto;

— la definizione degli obblighi di servizio pubblico relativi alle capacità minime di trasporto merci per traversata espresse in volume imposte ai concessionari nel quadro delle CCSP;

— l'intercambiabilità dei porti di Ajaccio e Propriano.

([190]) GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3.

(542) Corsica Linea precisa che, su questi tre punti, ha commissionato per proprio conto uno studio economico condotto dalla società Analysis Group («**studio Analysis**») contenente, a suo avviso, tutti gli elementi economici e di fatto dai quali si può concludere che la Francia non ha commesso alcun errore manifesto per quanto riguarda la dimostrazione di un'esigenza di servizio pubblico.

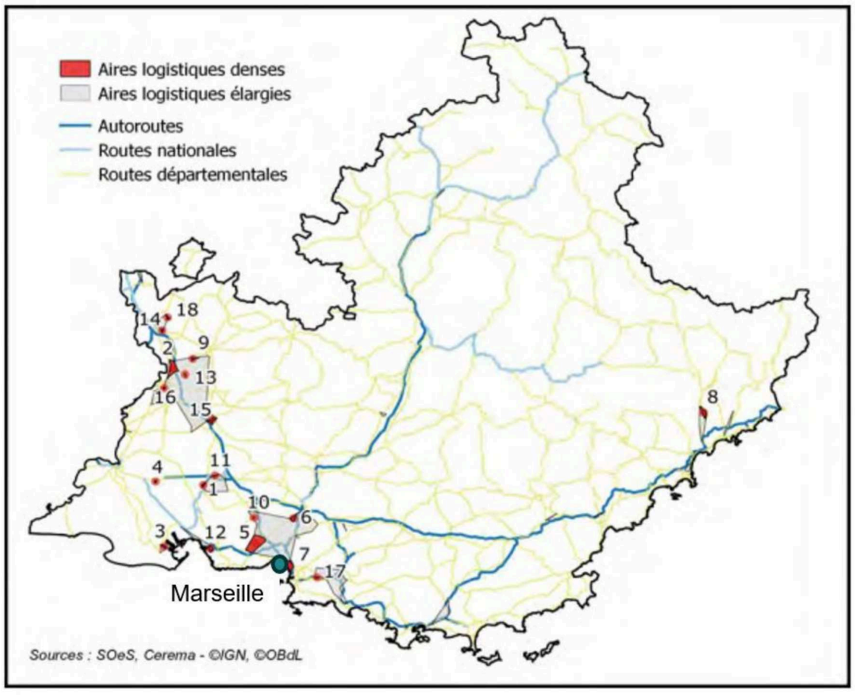
5.2.1.1. La stima della quota della domanda di trasporto di merci semoventi che non prende in considerazione nessun'altra alternativa al porto di Marsiglia non è inficiata da un errore manifesto di valutazione

(543) Corsica Linea ritiene che l'ubicazione delle basi logistiche dei vettori che trasportano merci verso la Corsica sia il fattore determinante quasi esclusivo della scelta del porto di partenza continentale.

(544) Corsica Linea si basa in particolare sullo studio Analysis, che ha esaminato l'ubicazione delle 18 aree logistiche più dense della regione PACA ([191]). Di queste 18 aree, solo una era situata in un comune per il quale il porto più vicino non è quello di Marsiglia. Lo studio Analysis indica pertanto che la scomparsa dell'offerta di trasporto merci in transito dal porto di Marsiglia costringerebbe la stragrande maggioranza dei vettori a recarsi in un porto più distante e comporterebbe un aumento significativo dei costi di trasporto che lo studio Analysis calcola in media pari all'11 %.

Figura 2

Ubicazione delle aree logistiche nella regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra



Fonte: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, pagina 87.

Aires logistiques denses – Aree logistiche dense;

Aires logistiques élargies – Aree logistiche allargate;

Autoroutes – Autostrade;

([191]) Lo studio Analysis ha utilizzato come fonte la pubblicazione intitolata «Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015», pag. 87, disponibile online all'indirizzo https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (consultato il 18 ottobre 2024).

Routes nationales – Strade nazionali;

Routes départementales – Strade dipartimentali;

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Ogni area logistica è contrassegnata da un numero.

(545) Per determinare questa stima dell'11 %, nello studio Analysis è stato confrontato un itinerario stradale tra, da un lato, Salon-de-Provence ([192]) e Marsiglia e, dall'altro lato, Salon-de-Provence e Tolone ([193]). Lo studio ha concluso che per un vettore l'itinerario stradale attraverso Tolone comportava un costo stradale aggiuntivo di 75 EUR ([194]), dovuto principalmente i) alla presenza di due pedaggi tra Salon-de-Provence e Tolone (con un costo di 35,10 EUR verso Tolone anziché 6,90 EUR verso Marsiglia) e ii) all'aumento delle spese di carburante ([195]).

5.2.1.2. La Francia ha correttamente definito le capacità minime di carico per il trasporto merci nelle CCSP

(546) Corsica Linea afferma che alla Francia non può essere validamente contestato alcun errore manifesto per quanto riguarda la definizione delle capacità minime di carico merci nelle CCSP in quanto le statistiche relative al 2023 mostrano, al contrario, che tali capacità minime sono state regolarmente superate e ciò è avvenuto fin dal primo anno di esecuzione delle CCSP.

(547) Corsica Linea rinvia su tale punto allo studio Analysis, che ha esaminato le quantità effettive di merci trasportate mensilmente da Marsiglia ai porti di Ajaccio e di Bastia nel 2023. Tali analisi dimostrano che la soglia di capacità minima risulta molto spesso inferiore ai volumi effettivi trasportati da Corsica Linea ([196]).

5.2.1.3. I porti di Ajaccio e Propriano non sono intercambiabili

(548) Corsica Linea ritiene infondata l'affermazione di Corsica Ferries secondo cui i porti di Ajaccio e di Propriano sarebbero completamente intercambiabili. Secondo Corsica Linea, l'elemento chiave considerato dalle autorità garanti della concorrenza per definire un «bacino di utenza» e quindi determinare un'eventuale intercambiabilità tra due offerte concorrenti all'interno di tale bacino di utenza è l'analisi dei tempi di percorrenza.

(549) Sulla base delle informazioni fornite dallo studio Analysis, per molti comuni della Corsica situati nel bacino di utenza del porto di Propriano, l'aumento dei tempi di percorrenza dei passeggeri per recarsi al porto di Ajaccio invece che al porto di Propriano aumenterebbe notevolmente i costi da loro sostenuti ([197]).

([192]) Secondo lo studio Analysis, la città di Salon-de-Provence è il baricentro (coordinate medie) di tutte le 18 aree logistiche dense studiate.

([193]) Per il calcolo dell'itinerario stradale, lo studio Analysis si è basato sui valori di riferimento del simulatore di prezzo di costo del Comité national routier (per il calcolo dei costi stradali) e del sito Mappy (per il calcolo delle distanze). Lo studio Analysis prende in considerazione i) il costo del carburante (il costo stimato del consumo di carburante è di 0,319 EUR/km), ii) il costo salariale del conducente (il costo del personale addetto alla guida relativo a 1 ora di servizio alla guida del veicolo è in tutto pari a 17,39 EUR/ora), iii) il costo dei pedaggi (il costo chilometrico di manutenzione e riparazione del veicolo è di 0,083 EUR/km), iv) il costo dell'usura dei veicoli, ossia le spese di manutenzione e riparazione (il costo chilometrico di manutenzione e riparazione del veicolo è di 0,083 EUR/km) e v) il costo di riparazione degli pneumatici (il costo chilometrico di riparazione degli pneumatici è di 0,025 EUR/km).

([194]) Il costo del trasporto di merci semoventi dal baricentro delle aree logistiche della regione PACA (Salon-de-Provence) ammonta a 116 EUR verso il porto di Tolone rispetto a 41,14 EUR verso il porto di Marsiglia. Secondo lo studio Analysis, il transito attraverso Tolone anziché Marsiglia moltiplica quindi in media per 2,8 volte i costi del trasporto terrestre.

([195]) Lo studio Analysis ha incluso nei suoi calcoli anche il costo del trasporto marittimo, ma ha tuttavia ritenuto che tale costo fosse lo stesso da Tolone e Marsiglia, ossia 40 EUR per metro lineare da molo a molo (640 EUR per camion, ipotizzando che un camion sia lungo in media 16 metri). Il costo del trasporto marittimo è pertanto pari a zero in questa analisi.

([196]) Secondo lo studio Analysis, la soglia considerata nelle CCSP è regolarmente inferiore al volume massimo di merci non intercambiabili trasportate mensilmente da Corsica Linea: nel 2023 tale circostanza si è verificata per sei mesi su dodici sulla rotta Marsiglia-Bastia e cinque mesi su dodici sulla rotta Marsiglia-Ajaccio.

([197]) Secondo lo studio Analysis, un viaggio di sola andata da Propriano o dai suoi dintorni verso il porto di Ajaccio comporterebbe un costo stradale supplementare stimato pari a circa 8 EUR, considerando un costo del carburante di 1,99 EUR al litro e l'uso di un'utilitaria con un consumo pari a 5,2 litri/100 km.

5.2.2. *Rispetto delle norme dell'UE in materia di concessioni*

5.2.2.1. Il termine breve per la mobilitazione delle navi concesso a seguito della gara d'appalto non costituiva un ostacolo alla candidatura di Corsica Ferries

(550) Corsica Linea ritiene che il breve lasso di tempo intercorso tra la data di aggiudicazione delle CCSP e l'inizio dei servizi non abbia impedito a Corsica Ferries di candidarsi per la procedura di aggiudicazione delle CCSP.

(551) *In primo luogo*, Corsica Linea è del parere che l'avviso di indizione di gara pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 6 maggio 2022 informasse i potenziali candidati del fatto che i servizi previsti dalle CCSP avrebbero dovuto iniziare il 1º gennaio 2023. I potenziali candidati conoscevano quindi con otto mesi di anticipo la data di inizio dei servizi in questione. Inoltre l'entrata in vigore delle CCSP il 1º gennaio 2023 era stata annunciata anche fin dal momento della consultazione degli operatori avviata dalle autorità francesi il 22 gennaio 2022. Pertanto, secondo Corsica Linea, tutte le società di navigazione che avrebbero potuto candidarsi erano informate fin da gennaio 2022, e al più tardi dal 6 maggio 2022, della data di avvio delle CCSP.

(552) *In secondo luogo*, Corsica Linea ricorda che il regolamento della consultazione pubblicato il 6 maggio 2022 annunciava che i candidati dovevano presentare le loro candidature e le loro offerte per il 25 luglio 2022 come pure che le eventuali riunioni di negoziazione avrebbero avuto inizio a titolo di previsione nell'agosto 2022. Pertanto un candidato che avesse presentato un'offerta seria nel mese di luglio 2022 e che prevedesse di poter vincere la gara d'appalto disponeva di quasi cinque mesi per prepararsi a dispiegare la propria flotta sulle rotte oggetto della candidatura.

(553) *Infine*, sapendo, alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte (25 luglio 2022), che solo Corsica Linea e La Méridionale si erano candidate e avevano presentato offerte, le autorità francesi avevano potuto decidere, senza violare le norme della direttiva sulle concessioni, di prolungare la durata delle negoziazioni e di ridurre il lasso di tempo compreso tra la data di aggiudicazione delle CCSP e la data della loro entrata in vigore. Poiché Corsica Ferries non era candidata per le CCSP, la durata effettiva della fase di negoziazione non poteva violare la direttiva sulle concessioni.

5.2.2.2. L'ambito di applicazione dei requisiti minimi non comprendeva i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi

5.2.2.2.1. L'ambito di applicazione dei requisiti minimi non comprendeva i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi

(554) Corsica Linea ricorda che, secondo l'articolo 37 della direttiva sulle concessioni, un'amministrazione aggiudicatrice rimane libera di fissare requisiti minimi e, nel definirli, rimane libera di determinarne l'ambito di applicazione e il contenuto. I requisiti minimi, quali definiti dall'amministrazione aggiudicatrice nei documenti di consultazione, possono essere interpretati solo nel rispetto rigoroso della loro formulazione.

(555) Nel caso di specie, Corsica Linea ricorda che tali requisiti erano definiti nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione. Pertanto, secondo Corsica Linea, se era necessario fare riferimento all'allegato 1 delle CCSP per comprendere l'esatta portata di alcuni di questi requisiti minimi, l'allegato 1 non poteva costituire, nella sua interezza, un requisito minimo.

(556) Secondo Corsica Linea, tale conclusione conduce alle constatazioni seguenti.

(557) Per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno aggiuntivi, Corsica Linea osserva innanzitutto che tali tragitti non sono menzionati nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione, che parla infatti esclusivamente di «tragitti andata-ritorno orari» e di «frequenze dei servizi». Inoltre i tragitti andata-ritorno aggiuntivi sono presentati, nell'allegato 1 delle CCSP, solo come una possibilità alla quale le autorità francesi possono far ricorso a loro discrezione. Da tali riferimenti non discende quindi alcuna caratteristica quanto agli «orari» dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi, né alla loro «frequenza», ai sensi del requisito minimo di cui all'articolo 2.4 del regolamento della consultazione. Inoltre, secondo Corsica Linea, non è possibile assimilare la manifestazione, da parte di un'amministrazione aggiudicatrice, di una possibilità che si verifica durante l'esecuzione del contratto a un requisito minimo ai sensi dell'articolo 37 della direttiva sulle concessioni, vale a dire alle «condizioni e […] caratteristiche (in particolare tecniche, fisiche, funzionali e giuridiche) che ogni offerta deve soddisfare o possedere».

(558) Per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno riprogrammabili, Corsica Linea osserva che né l'articolo 2.4 del regolamento della consultazione né l'allegato 1 menziona tali tragitti andata-ritorno riprogrammabili. Da tali disposizioni non è quindi possibile inferire alcuna caratteristica specifica dei tragitti andata-ritorno riprogrammabili in relazione ai tragitti andata-ritorno orari o alle frequenze, le sole a costituire un requisito minimo.

(559) Tenuto conto del fatto che né i tragitti andata-ritorno aggiuntivi né i tragitti andata-ritorno riprogrammabili costituivano un requisito minimo, il regolamento della consultazione non poteva quindi esigere il possesso di un mezzo navale apposito per tali tragitti e da destinarsi specificamente alla loro effettuazione, diversamente da quanto sostenuto da Corsica Ferries. Secondo Corsica Linea, due ulteriori aspetti confermano tale constatazione.

(560) Innanzitutto, in base agli articoli 17 e 18 delle CCSP (considerando da 285 a 287), se è vero che spetta all'OTC decidere l'effettuazione di tragitti andata-ritorno riprogrammabili e di tragitti andata-ritorno aggiuntivi, tale possibilità non è accompagnata da alcun obbligo di mobilitare a tal fine una o più navi ([198]).

(561) Inoltre asserire, come fa Corsica Ferries, che le amministrazioni aggiudicatrici avrebbero imposto il possesso di una nave supplementare per soddisfare, su base occasionale, l'eventuale richiesta di qualche tragitto andata-ritorno aggiuntivo o riprogrammabile non avrebbe avuto alcun senso sotto il profilo economico, considerati gli importi considerevoli di compensazione aggiuntiva che avrebbero dovuto essere concessi per coprire i costi di immobilizzazione di navi che sarebbero state essenzialmente inattive.

5.2.2.2.2. Le offerte di Corsica Linea erano conformi al regolamento della consultazione

(562) *In primo luogo*, Corsica Linea osserva che, per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi, le sue offerte finali non hanno apportato alcuna modifica all'allegato 1 o agli articoli 16 e 17 dei progetti di CCSP. Gli allegati 1 presentati a sostegno delle offerte finali di Corsica Linea per i lotti nn. 1, 3 e 5 si limitavano solo a suggerire una collocazione dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi, suggerimento definito in base alla conoscenza dei collegamenti marittimi di cui disponeva Corsica Linea.

(563) *In secondo luogo*, per quanto attiene alle capacità di carico delle navi (passeggeri e merci), Corsica Linea ritiene che le capacità offerte dalle navi da quest'ultima assegnate ai vari lotti siano conformi alle capacità minime di carico di merci e di passeggeri. Corsica Linea sostiene inoltre che tutte le sue navi rispettano il numero minimo di cabine per persone a mobilità ridotta ([199]).

5.2.2.3. La durata delle CCSP è conforme al diritto dell'Unione

(564) Corsica Linea condivide l'analisi preliminare della Commissione sulla durata giustificata delle CCSP e ha presentato due ulteriori osservazioni a tale riguardo.

(565) *In primo luogo*, Corsica Linea ritiene che la durata delle CCSP sia in linea con le norme previste dal diritto dell'Unione. A tale proposito, Corsica Linea rimanda alla prassi decisionale della Commissione relativa a taluni contratti di servizio pubblico marittimo in Croazia ([200]) e in Norvegia ([201]) con durate di quasi dieci anni.

(566) *In secondo luogo*, diversamente da quanto sostenuto da Corsica Ferries, l'esecuzione delle CCSP presuppone la realizzazione di investimenti da parte dei concessionari.

([198]) Corsica Linea sottolinea al riguardo che, secondo quanto previsto dagli articoli 17 e 18 delle CCSP, i comitati di controllo tecnico dovrebbero tenere conto, da un lato, del verificarsi di un'esigenza occasionale che giustificherebbe l'attuazione di tali strumenti di adeguamento dei collegamenti marittimi rappresentati dai tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi, nonché, dall'altro lato, degli eventuali conflitti nell'utilizzo della flotta del concessionario.

([199]) Corsica Linea osserva che la nave Paglia Orba disponeva inizialmente di una cabina per persone a mobilità ridotta. Tuttavia, conformemente all'impegno assunto da Corsica Linea nel corso della procedura di aggiudicazione, tale nave i) poteva essere sostituita da una delle altre sette navi della flotta assegnate al servizio nel caso in cui fossero necessarie due cabine per persone a mobilità ridotta alla luce dell'esigenza di servizio pubblico conformemente all'articolo 20 delle CCSP e ii) è stata rapidamente dotata di una seconda cabina per persone a mobilità ridotta grazie alle opere di sistemazione. A tale riguardo Corsica Linea fa riferimento a una sentenza del Tribunale amministrativo di Bastia del 19 marzo 2019 (Société La Méridionale, n. 1900289), che riconosce la possibilità di assumere «l'impegno di procedere a [una] messa in conformità» per l'esecuzione del contratto. Nel frattempo tale messa in conformità è stata ultimata, cosicché la Paglia Orba dispone ora di due cabine per persone a mobilità ridotta.

([200]) Decisioni della Commissione del 12 luglio 2018 nei casi SA.48119 – Croazia – Croatian Ferries PSO (GU C 339 del 21.9.2018, pag. 1) e SA.49523 – Croazia – Croatian Ferries PSO 3 (GU C 339 del 21.9.2018, pag. 2).

([201]) Cfr. nota a piè di pagina n. 25.

(567) Corsica Linea ricorda che occorre operare una distinzione tra i contratti di concessione di servizi (come le CCSP), che riguardano la gestione di un servizio, e i contratti di concessione di costruzione/ammodernamento di infrastrutture, che riguardano la costruzione di un'infrastruttura e richiedono investimenti ingenti. Nel secondo caso, poiché la realizzazione dell'infrastruttura rappresenta l'oggetto stesso del contratto, gli investimenti posti a carico del concessionario devono essere descritti con precisione nel contratto di concessione. Lo stesso non vale per i contratti relativi a servizi in cui spetta allo stesso concessionario decidere, sotto il controllo dell'autorità concedente, quali investimenti siano necessari per disporre continuativamente delle risorse materiali necessarie per la corretta esecuzione del servizio e per la sua prestazione.

(568) Corsica Linea ricorda che, nel caso di specie, i candidati dovevano fornire il servizio con le loro navi e mantenere una flotta dedicata, la più efficiente, per tutta la durata delle CCSP, rispettando al contempo i requisiti applicabili in materia ambientale.

(569) Corsica Linea descrive l'evoluzione del quadro giuridico applicabile, in particolare la direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio ([202]) e il regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio ([203]).

(570) Secondo Corsica Linea, la direttiva (UE) 2023/959 prevede che il sistema di imputazione delle quote e gli obblighi di restituzione per le attività di trasporto marittimo si applichino al 100 % delle emissioni delle navi, sulla base di un calendario progressivo (40 % dal 2024 e 100 % dal 2026). Il regolamento (UE) 2023/1805 prevede inoltre misure volte a ridurre l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili utilizzati dal settore dei trasporti (dal 2 % nel 2025 all'80 % entro il 2050).

(571) Corsica Linea spiega che l'applicazione di tali normative richiede investimenti in navi meno inquinanti per evitare una tassazione elevata. Corsica Linea valuta pari a 12 milioni di EUR il costo per rendere tali navi conformi alle norme ambientali. Analogamente afferma di aver investito 145 milioni di EUR in una nuova nave a gas naturale liquefatto, che dovrebbe essere consegnata nel 2026 e potrebbe essere desinata alle CCSP.

(572) Corsica Linea rileva infine che, poiché l'importo delle compensazioni è limitato contrattualmente dai conti economici preventivi presentati nelle offerte e che hanno piena efficacia contrattuale (allegato 9 delle CCSP), tali decisioni di investimento non incidono sull'importo delle compensazioni. A suo avviso è quindi necessario che i concessionari possano disporre di visibilità sui ricavi generati dall'esercizio dei servizi per un periodo sufficientemente lungo.

5.2.3. *Le CCSP non costituiscono aiuti di Stato o sono almeno esenti da notifica nel quadro della decisione SIEG*

(573) Corsica Linea ritiene che le misure non costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, in quanto risultano soddisfatti i quattro criteri Altmark, in particolare il quarto. In ogni caso, le misure soddisfano tutti i criteri previsti dalla decisione SIEG ed erano pertanto esenti dall'obbligo di essere notificate alla Commissione.

5.2.3.1. Le CCSP soddisfano il quarto criterio Altmark

(574) Diversamente dall'analisi preliminare della Commissione effettuata nella decisione di avvio, Corsica Linea ritiene che nel quadro della procedura di aggiudicazione delle CCSP si sia verificata una vera pressione concorrenziale, che ha consentito di selezionare l'offerta economicamente più vantaggiosa per la collettività.

([202]) Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *In primo luogo*, Corsica Linea ricorda che nessun operatore marittimo francese o straniero, a eccezione di Corsica Ferries, Corsica Linea e La Méridionale, ha manifestato interesse per il mercato della Corsica, né rispondendo alle varie gare d'appalto o alle consultazioni pubbliche avviate dalla Francia, né gestendo collegamenti nel quadro del regime OSP.

(576) *In secondo luogo*, Corsica Linea sottolinea che, per quanto riguarda la CCSP relativa ai collegamenti marittimi di Propriano, per cui era accertato che Corsica Linea fosse in concorrenza con La Méridionale, è stata osservata una concorrenza sufficiente affinché la collettività scegliesse l'offerta economica più vantaggiosa. Per quanto riguarda gli altri lotti aggiudicati a Corsica Linea (vale a dire Bastia, L'Île-Rousse e Ajaccio), l'assenza di un'offerta concorrente non permette, in linea di principio, di escludere completamente l'esistenza di una pressione concorrenziale sufficiente che consenta di ritenere soddisfatto il quarto criterio Altmark ([204]).

(577) *In terzo luogo*, secondo Corsica Linea, sussisteva una notevole pressione concorrenziale in quanto era noto a tutti che per le procedure di stipula delle CCSP potevano candidarsi tre operatori (Corsica Linea, La Méridionale e Corsica Ferries).

(578) *In quarto luogo*, la procedura di negoziazione condotta dall'OTC e dalla CdC ha portato a una riduzione sostanziale dell'importo delle compensazioni richieste tra le offerte iniziali e le offerte finali di Corsica Linea, per i lotti per i quali è stata designata aggiudicataria, dimostrando così l'esistenza di un reale potere di negoziazione da parte delle autorità francesi.

(579) *Infine*, in ogni caso, anche se taluni lotti sono stati oggetto di un'unica offerta finale, le autorità francesi non erano obbligate ad accettarle qualora fossero state considerate troppo onerose.

5.2.3.2. Le CCSP sono in ogni caso conformi alla decisione SIEG

(580) Corsica Linea ritiene che le misure in esame soddisfino tutti i criteri della decisione SIEG, diversamente da quanto affermato dalla Commissione nei considerando da 395 a 398 della decisione di avvio. Ritiene che i) la decisione SIEG si applichi al caso di specie; ii) alcuni collegamenti marittimi non superino la soglia di esenzione della notifica e iii) le CCSP siano conformi a tutti gli altri criteri della decisione SIEG.

5.2.3.2.1. La decisione SIEG si applica ai servizi misti (merci/passeggeri)

(581) Corsica Linea contesta la posizione preliminare della Commissione secondo cui la decisione SIEG si applica unicamente al trasporto marittimo di passeggeri in ragione segnatamente del fatto che la decisione SIEG fissa solo una soglia in termini di passeggeri trasportati.

(582) Secondo Corsica Linea, l'interpretazione proposta dalla Commissione è chiaramente contraria alla formulazione del testo stesso e alla sua finalità, quale chiarita dal considerando 24 della decisione SIEG. Da tale considerando risulta che tutti i trasporti marittimi (ivi compreso il trasporto di merci) rientrano nell'ambito di applicazione della decisione SIEG. Al contrario, se fosse accolta l'interpretazione della Commissione, nessun servizio di trasporto marittimo di merci potrebbe beneficiare della decisione SIEG, il che sarebbe contrario al principio della parità di trattamento.

(583) Corsica Linea osserva al riguardo che la prassi decisionale della Commissione ammette l'applicazione della decisione SIEG a servizi di trasporto misto per i quali non è stata superata la soglia di traffico di passeggeri prevista nella decisione SIEG ([205]).

(584) Inoltre Corsica Linea ritiene che il riferimento nella decisione SIEG a un'unica soglia in termini di passeggeri sia giustificato per il semplice fatto che il traffico di passeggeri costituisce tutt'al più un indice globale dell'importanza economica di una determinata rotta. È difficile immaginare, secondo Corsica Linea, che su una stessa rotta possano essere trasportati quantitativi di merci sproporzionati rispetto al traffico di passeggeri.

([204]) Sentenza del 16 settembre 2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, punti da 240 a 254.

([205]) Corsica Linea rimanda alla decisione (UE) 2022/1328 della Commissione del 30 settembre 2021 relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) cui l'Italia e la Regione Lazio hanno dato esecuzione a favore di Laziomar e della sua acquirente CLN (GU L 200 del 29.7.2022, pag. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), paragrafi 484 e seguenti.

5.2.3.2.2. Tutte le condizioni previste dalla decisione SIEG sono soddisfatte

(585) Corsica Linea ritiene che le CCSP siano conformi all'articolo 4 della decisione SIEG: osserva che nel caso di specie esiste un mandato, contenente tutte le prescrizioni imposte da tale articolo, come osservato dalla Commissione nei considerando 275 e seguenti della decisione di avvio ([206]).

(586) Corsica Linea ritiene inoltre che le CCSP siano conformi agli articoli 5 e 6 della decisione SIEG, in considerazione del fatto che le modalità di calcolo della compensazione e la verifica dell'assenza di sovracompensazione sono ben definite nelle CCSP, come osserva la Commissione nella decisione di avvio (considerando da 345 a 377).

(587) Corsica Linea ritiene infine che le CCSP soddisfino le condizioni di cui all'articolo 7 della decisione SIEG, in quanto le autorità francesi hanno pubblicato sulla piattaforma TED, che riporta tutti gli appalti e le concessioni degli Stati membri che superano le soglie per cui è richiesta la pubblicazione a livello dell'Unione, un avviso di aggiudicazione di concessione relativo alle CCSP, contenente tutte le informazioni richieste dall'articolo 7 della decisione SIEG ([207]).

5.3. **Osservazioni della società La Méridionale**

(588) Nelle sue osservazioni, La Méridionale ritiene innanzitutto che le CCSP non costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. In ogni caso, le CCSP sono conformi alle condizioni della decisione SIEG e sono esentate da qualsivoglia notifica preventiva alla Commissione. Le CCSP sono perlomeno conformi alla disciplina SIEG ([208]).

5.3.1. *Le CCSP non costituiscono aiuti di Stato*

(589) La Méridionale ritiene che le CCSP non le abbiano conferito alcun vantaggio, in quanto soddisfano tutti i criteri Altmark, compresi il primo e il quarto.

5.3.1.1. Le CCSP sono conformi al primo criterio Altmark

(590) La Méridionale ritiene che l'ambito di applicazione delle CCSP risponda a un'esigenza di servizio pubblico. La società sostiene che le autorità francesi hanno (i) individuato correttamente una domanda da parte degli utenti di trasporto di merci semoventi, (ii) constatato correttamente un fallimento del mercato e (iii) definito le CCSP in modo proporzionato rispetto all'esigenza di servizio pubblico.

5.3.1.1.1. La Francia ha individuato correttamente la domanda da parte degli utenti

(591) La Méridionale ritiene che la Francia abbia individuato correttamente la domanda espressa dagli utenti del trasporto marittimo di merci e di passeggeri. Ciò vale in particolare per il trasporto marittimo di merci semoventi, per il quale La Méridionale ha avanzato diverse osservazioni.

(592) La Méridionale afferma di avere a tal proposito commissionato due analisi economiche effettuate da Deloitte («**relazione Deloitte**») riguardanti in particolare la mancanza di intercambiabilità tra i porti di Tolone e Marsiglia per il trasporto marittimo di merci semoventi. La Méridionale sostiene che la relazione Deloitte conferma le analisi delle autorità francesi, secondo cui l'intercambiabilità tra il porto di Marsiglia e il porto di Tolone è molto bassa per il trasporto di merci semoventi.

(593) *In primo luogo*, da un punto di vista qualitativo, le indicazioni raccolte mettono in evidenza che i vettori, che puntano a ridurre al minimo i costi, non considerano Tolone come un'alternativa a Marsiglia per i seguenti motivi:

— il porto di Marsiglia occupa una posizione geografica strategica, all'imbocco della valle del Rodano, vale a dire il punto più vicino possibile alle numerose basi logistiche sparse nella valle del Rodano;

([206]) Corsica Linea osserva al riguardo che l'articolo 2 delle CCSP fa esplicito riferimento alla decisione SIEG.
([207]) Avviso di aggiudicazione di una concessione di servizi, GU S 15 del 2023.
([208]) La Méridionale precisa che le proprie osservazioni valgono solo per le CCSP che le sono state aggiudicate a titolo individuale o in raggruppamento con Corsica Linea.

— offre agli operatori che vi lavorano una rete multimodale e si trova al crocevia tra i due grandi corridoi di trasporto merci europei (l'asse Mediterraneo e l'asse Mare del Nord-Mediterraneo);

— Marsiglia dispone di un bacino di utenza che si estende sull'intero quarto sud-orientale della Francia ([209]) mentre quello del porto di Tolone è molto più locale e comprende solo tre zone di attività ([210]);

— le merci pericolose non possono essere trasportate attraverso Tolone in quanto tali merci sono vietate nel porto della città a causa della vicinanza con strutture militari.

(594) *In secondo luogo*, da un punto di vista quantitativo, La Méridionale sottolinea che la relazione Deloitte conferma l'intercambiabilità molto limitata tra i porti di Marsiglia e di Tolone per il trasporto di merci semoventi. La relazione Deloitte ha infatti stimato pari a meno del 20 % la quota dei vettori che deciderebbero di passare per il porto di Tolone anziché per il porto di Marsiglia in caso di aumento dei prezzi del 5 % e del 10 % a Marsiglia.

(595) Per giungere a tale conclusione, la relazione Deloitte ha innanzitutto utilizzato due banche dati, vale a dire i) la banca dati pubblica che riporta le aree logistiche dense ([211]) e le aree logistiche allargate ([212]) in Francia nel 2015 ([213]) nonché ii) una banca dati inviata dalla società La Méridionale che riporta i depositi nella Francia continentale dei suoi clienti dediti al trasporto di merci semoventi nel 2021. Dopo aver individuato i vari depositi sulla base di tali banche dati, la relazione Deloitte ha poi determinato il costo totale di un trasporto di merci verso la Corsica, considerando come tariffa marittima un prezzo di 35 EUR/ML per i porti di Tolone e Marsiglia nonché un costo stradale per chilometro di 1,13 EUR ([214]).

(596) Secondo la relazione Deloitte, i risultati mostrano che, in caso di aumento del 10 % dei prezzi per la traversata dal porto di Marsiglia, rimarrebbe comunque economicamente razionale continuare a passare attraverso il porto di Marsiglia per la stragrande maggioranza dei vettori. In media solo il 4,7 % dei vettori avrebbe interesse a passare per il porto di Tolone. La relazione Deloitte conclude che la stima dell'80 % della domanda vincolata di trasporto di merci semoventi a Marsiglia era cauta.

([209]) La relazione Deloitte rimanda alle mappe del sito Upply (società specializzata nel trasporto merci, segnatamente su gomma), datate 4 luglio 2019 e disponibili all'indirizzo https://market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (consultato il 18 ottobre 2024), e dell'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, tratte dalla relazione dal titolo «La logistique en région PACA - Diagnostic et enjeux» (gennaio 2019) e disponibile all'indirizzo https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (pag. 16) (consultato il 18 ottobre 2024).

([210]) La Méridionale rimanda i) alla relazione dell'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise contenuta nella relazione intitolata «La logistique en région PACA - Diagnostic et enjeux» (gennaio 2019), disponibile all'indirizzo https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (consultato il 18 ottobre 2024) e ii) a uno studio del 18 giugno 2020 condotto da un consulente per conto della CCI del Var nel quadro di un incarico di studio dei flussi energetici dei porti della rada di Tolone e del suo hinterland, da cui risulta che il bacino di utenza del porto di Tolone è limitato all'area compresa tra le città di Bandol, Signes e Hyères (studio disponibile all'indirizzo seguente 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu), consultato il 18 ottobre 2024). Secondo La Méridionale, la figura a pag. 5 del secondo studio mostra chiaramente che la zona di attrattività del porto di Tolone comprende solo le tre principali zone di attività in prossimità di quest'ultimo, vale a dire il parco di attività di Signes, il polo di attività Tolone Ovest e la zona artigianale Tolone Est.

([211]) Secondo la relazione Deloitte, un'area logistica densa è uno spazio in cui ogni deposito o piattaforma logistica (*Entrepôt ou Plateforme Logistique*, EPL) di oltre 5 000 m^2 che lo compone dista meno di due chilometri da un altro EPL. Ciascuna area logistica è composta da almeno tre EPL di oltre 5 000 m^2.

([212]) Secondo la relazione Deloitte, un'area logistica allargata è uno spazio in cui ogni EPL di oltre 5 000 m^2 che la compone dista meno di sei chilometri da un altro EPL. Ciascuna area logistica è composta da almeno tre EPL di oltre 5 000 m^2.

([213]) «Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015», disponibile all'indirizzo https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (consultato il 18 ottobre 2024).

([214]) La relazione Deloitte fa riferimento ai dati del Comité National Routier per il 2019, secondo cui il costo rapportato al chilometraggio annuale di un veicolo commerciale pesante di 40 tonnellate utilizzato su lunga distanza è di 1,13 EUR/km. Tale costo comprende il costo di un conducente, il costo del possesso e del finanziamento del veicolo, il costo del carburante, il costo degli pneumatici, il costo della manutenzione, il costo dei pedaggi e dei bolli, i costi assicurativi e le tasse sul veicolo.

5.3.1.1.2. La Francia ha analizzato correttamente il fallimento del mercato

5.3.1.1.2.1. L'offerta privata proposta da Corsica Ferries in assenza delle CCSP non è credibile

(597) La Méridionale ritiene che le autorità francesi abbiano analizzato correttamente il fallimento del mercato che determina l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico di trasporto marittimo tra la Corsica e il porto di Marsiglia.

(598) Sottolinea al riguardo che l'offerta di Corsica Ferries presentata nel corso della consultazione degli operatori non poteva essere considerata credibile, in quanto le capacità che tale società avrebbe messo a disposizione in assenza delle CCSP erano incoerenti con le capacità del porto di Tolone. Secondo la relazione Deloitte, le capacità dichiarate da Corsica Ferries in assenza di CCSP ([215]) si basavano su un tasso di occupazione del porto di Tolone nel periodo 2023-2028 del 539 % ([216]), vale a dire un volume di merci oltre cinque volte superiore alla capacità attuale del porto.

5.3.1.1.2.2. L'avvio del collegamento Tolone-L'Île-Rousse in regime OSP da parte della società La Méridionale nel 2024 non rimette in discussione l'esistenza di un fallimento del mercato

(599) La Méridionale dichiara di aver aperto un nuovo collegamento, a partire dal 2024, tra Tolone e Livorno (Italia), con uno scalo a L'Île-Rousse. Tuttavia afferma che tale iniziativa non incide in alcun modo sulle conclusioni delle autorità francesi in merito all'esistenza di un fallimento del mercato che giustifichi la conclusione delle CCSP.

(600) La Méridionale ricorda che, nel quadro del regime OSP applicabile tra la Corsica e la Francia continentale, è libera di sviluppare nuove offerte non disciplinate dalle CCSP. A tale proposito rammenta che la variazione della sua partecipazione azionaria e della sua direzione a partire da giugno 2023 ha portato alla definizione di una nuova strategia commerciale, con un'apertura alle rotte internazionali. Il nuovo collegamento di cui sopra risponde direttamente a tale obiettivo, con l'apertura di una rotta verso l'Italia.

(601) *In primo luogo*, La Méridionale precisa che tale rotta riguarda solo il trasporto di passeggeri ed è rivolta innanzitutto a passeggeri che si spostano per turismo. Pertanto non riguarda né il trasporto di merci né il trasporto di passeggeri-pazienti.

(602) *In secondo luogo*, La Méridionale afferma che i conti economici della rotta Tolone-L'Île-Rousse e della nave Kalliste, a essa assegnata, sono tenuti in modo distinto da quelli delle rotte Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Porto Vecchio gestite nel quadro delle CCSP dalla società La Méridionale, garantendo in tal modo l'assenza di sovvenzioni incrociate per quanto riguarda i costi di ammortamento e di gestione delle navi.

(603) A tale riguardo, La Méridionale respinge le critiche di Corsica Ferries di cui al considerando 216 della decisione di avvio relative all'utilizzo da parte di Corsica Linea della nave Kalliste che avrebbe potuto impedire alla società La Méridionale di adempiere agli obblighi che le incombono in forza delle CCSP.

(604) Da un lato, La Méridionale spiega che, sebbene la Kalliste sia stata effettivamente utilizzata da Corsica Linea nei mesi di luglio e agosto 2023, tale richiesta rispondeva alla situazione eccezionale venutasi a creare a causa di un incendio su una delle navi di Corsica Linea (la Monte d'Oro), che l'ha resa indisponibile per diversi mesi, a seguito del quale quest'ultima ha espressamente chiesto alla società La Méridionale di poter noleggiare la Kalliste per effettuare temporaneamente i suoi collegamenti con tale nave.

(605) Dall'altro lato, La Méridionale afferma che, sebbene nell'allegato 2 delle CCSP (Programma dei servizi) la Kalliste risulti effettivamente assegnata al lotto n. 3 Marsiglia-Porto Vecchio e i conti economici preventivi (allegato 9 delle CCSP) siano elaborati su tale base, è possibile assegnarla ad altre rotte in virtù del meccanismo di sostituzione delle navi previsto dall'articolo 20 delle CCSP o per effettuare un tragitto andata-ritorno aggiuntivo deciso dalle autorità francesi.

([215]) Secondo la relazione Deloitte, Corsica Ferries ha indicato che, in assenza di CCSP, avrebbe aumentato notevolmente le sue attività a Tolone passando da 397 112 ML all'anno in media nel periodo 2016-2019 a 2 675 288 ML all'anno in media nel periodo 2023-2028, pari a un aumento del 574 % della sua offerta.

([216]) La relazione Deloitte calcola tale tasso di occupazione sulla base della media annua di metri lineari trasportati da Corsica Ferries tra il 2016 e il 2019 (397 112 ML), che corrisponde a un tasso di occupazione attuale del porto di Tolone dell'80 % secondo la CCI del Var, e della media annua dichiarata da Corsica Ferries tra il 2023 e il 2028 (2 675 288 ML), che corrisponderebbe a un'occupazione del porto di Tolone pari al 539 %.

5.3.1.1.3. Le autorità francesi hanno definito gli obblighi di servizio pubblico in modo proporzionato

5.3.1.1.3.1. Gli obblighi relativi alla capacità minima di carico di merci sono proporzionali all'esigenza di servizio pubblico individuata

(606) La Méridionale contesta la posizione preliminare della Commissione secondo cui le capacità minime di carico di merci sarebbero state definite nelle CCSP in modo tale che il servizio pubblico potesse soddisfare, in qualsiasi momento, il picco massimo di domanda osservato nei dati storici.

(607) La Méridionale spiega che le autorità francesi hanno stabilito la capacità minima richiesta per il traffico di merci sulla base della media per traversata di luglio 2030, che è superiore alle medie per traversata degli altri mesi del 2030. Date le differenze di traffico a seconda dei giorni della settimana e dei mesi, tale media mensile non consente di soddisfare in qualsiasi momento il picco massimo di domanda osservato. Secondo La Méridionale, la media mensile di luglio 2030, così come le altre medie mensili, comprendono traversate con domande superiori alle capacità minime definite.

(608) La Méridionale sottolinea al riguardo che l'analisi dei volumi di merci trasportati sulle navi nel 2021 e nel 2022 sulle rotte servite dalla società La Méridionale dimostra che le capacità minime definite nelle CCSP per il trasporto di merci non sono sovradimensionate in quanto superate in una percentuale significativa delle traversate ([217]). Le analisi per mese e per giorno mostrano che le capacità minime sono state superate regolarmente in tutti i mesi dell'anno e in tutti i giorni della settimana nel 2021 e nel 2022. Le capacità fissate dalle CCSP non possono pertanto essere considerate sproporzionate.

(609) Infine La Méridionale spiega che la determinazione delle capacità minime al livello stimato per luglio 2030 è coerente con i vincoli delle società in termini di gestione della loro flotta. Infatti, a causa dei vincoli economici nella gestione della flotta e dei periodi di ammortamento delle navi, non era possibile fissare capacità minime mese per mese e nemmeno annuali. La Méridionale spiega che, tenuto conto del valore delle navi, per gli operatori è complesso cambiare le navi in fase di esecuzione, sia da un punto di vista economico che da un punto di vista operativo. Al contrario, gli obblighi di servizio pubblico fissati nelle CCSP consentono di impiegare navi in grado di assicurare il servizio pubblico per l'intera durata delle CCSP come pure di gestire i picchi massimi.

5.3.1.1.3.2. Gli obblighi relativi alla capacità minima di carico di trasportatori per traversata sono proporzionali all'esigenza di servizio pubblico

(610) La Méridionale afferma che, diversamente da quanto sostenuto da Corsica Ferries nella denuncia di quest'ultima, la capacità minima di carico di trasportatori prevista nelle CCSP non è sproporzionata.

(611) Sulla base dei dati presentati dalla società La Méridionale, la relazione Deloitte ha valutato il numero effettivo di trasportatori che hanno accompagnato le loro merci sulle navi della società La Méridionale nel 2021 e nel 2022. La relazione conclude che le capacità minime definite nelle CCSP per il numero di trasportatori non sono sovradimensionate in quanto già superate o raggiunte in una percentuale significativa di traversate nel 2021 e 2022 ([218]).

5.3.1.2. Le CCSP sono conformi al quarto criterio Altmark

(612) *In primo luogo*, secondo La Méridionale, i criteri di aggiudicazione delle offerte non hanno inciso sulla possibilità per la Francia di selezionare il candidato in grado di fornire il servizio al costo minore per la collettività. La Méridionale ritiene infatti che sulle rotte di Porto Vecchio (lotto n. 3) e di Propriano (lotto n. 4), Corsica Linea e La Méridionale abbiano presentato offerte concorrenti. In entrambi i casi le autorità francesi hanno accettato l'offerta più bassa.

([217]) La relazione Deloitte indica che, nel 2021, quasi un terzo delle traversate effettuate dalla società La Méridionale tra Marsiglia e Ajaccio superava già le capacità minime di carico di merci previste dalle CCSP. Nel 2022 tale circostanza si è verificata nel 40 % delle traversate effettuate dalla società La Méridionale tra Marsiglia e Ajaccio.

([218]) Secondo la relazione Deloitte, la capacità minima di trasportatori di merci semoventi definita nelle CCSP è stata raggiunta o superata nel 40 % delle traversate operate dalla società La Méridionale nel 2021 e nel 43 % dei casi nel 2022 tra Marsiglia e Ajaccio.

(613) *In secondo luogo*, La Méridionale afferma che alla consultazione degli operatori hanno risposto tre società di navigazione (Corsica Ferries, Corsica Linea e La Méridionale) e che, di conseguenza, il numero di candidati (due) era coerente con il numero di risposte a tale consultazione. Inoltre il fatto che non si siano candidate altre società di navigazione tende a confermare lo scarso interesse del mercato per collegamenti a bassa redditività come quelli verso la Corsica.

5.3.2. *Le CCSP sono compatibili con la decisione SIEG*

5.3.2.1. La decisione SIEG è applicabile alle CCSP

(614) La Méridionale contesta la posizione preliminare della Commissione secondo cui la decisione SIEG è applicabile solo alle rotte riguardanti il trasporto di passeggeri, eccetto qualsiasi altro servizio di trasporto marittimo (in particolare di merci). Ritiene, da un lato, che la decisione SIEG non specifichi che non è applicabile ai servizi misti e che la Commissione non può adottare un'interpretazione così restrittiva nonché, dall'altro lato e in ogni caso, che una siffatta interpretazione sia conforme alla prassi decisionale della Commissione ([219]).

5.3.2.2. Le CCSP sono conformi alla decisione SIEG

(615) La Méridionale ritiene che le CCSP siano conformi all'articolo 4 della decisione SIEG: osserva che nel caso di specie esiste un mandato, contenente tutte le prescrizioni imposte da tale articolo, come osservato dalla Commissione nei considerando 275 e seguenti della decisione di avvio ([220]). Ricorda inoltre che la durata delle CCSP è inferiore a 10 anni, conformemente alla decisione SIEG.

(616) Corsica Linea ritiene inoltre che le CCSP siano conformi agli articoli 5 e 6 della decisione SIEG, in considerazione del fatto che le modalità di calcolo della compensazione e la verifica dell'assenza di sovracompensazione sono ben definite nelle CCSP, come osserva la Commissione nella decisione di avvio (considerando da 345 a 377).

(617) Corsica Linea ritiene infine che le CCSP soddisfino le condizioni di cui all'articolo 7 della decisione SIEG, in quanto le autorità francesi hanno pubblicato tutte le informazioni richieste da tale articolo della decisione SIEG.

5.3.3. *Le CCSP sono compatibili con la disciplina SIEG*

(618) La Méridionale ritiene che le misure siano, in ogni caso, compatibili con la disciplina SIEG. Ha presentato osservazioni su due punti, la durata del mandato e la conformità delle CCSP con il diritto dell'Unione in materia di concessioni.

5.3.3.1. La durata delle CCSP è conforme alla disciplina SIEG

(619) La Méridionale ritiene che la durata di sette anni delle CCSP sia coerente con le norme previste dal diritto dell'Unione. La Méridionale è del parere che tale durata sia congrua e giustificata alla luce degli investimenti effettuati o da effettuare ai fini dell'esecuzione delle CCSP, in particolare per quanto riguarda i costi di ammortamento delle navi mobilitate, le spese legate alle attrezzature supplementari o il rispetto dei requisiti ambientali. Rimanda a tale riguardo alla prassi decisionale della Commissione relativa a contratti di servizio pubblico marittimo in Italia ([221]) e in Norvegia ([222]), con una durata di quasi dieci anni o superiore a tale lasso di tempo.

([219]) La Méridionale rimanda alla decisione (UE) 2022/1328, paragrafi 484 e seguenti.

([220]) La Méridionale rileva al riguardo che l'articolo 2 delle CCSP rimanda espressamente alla decisione SIEG.

([221]) Decisione (UE) 2022/448 della Commissione, del 17 giugno 2021, relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Siremar e della sua acquirente Società Navigazione Siciliana (GU L 97 del 24.3.2022, pag. 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Cfr. nota a piè di pagina n. 141.

5.3.3.2. Le CCSP sono conformi al diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici

5.3.3.2.1. Il periodo di tempo intercorso tra la data di aggiudicazione delle CCSP e la data di inizio dei servizi non ha avuto alcun effetto di esclusione

(620) La Méridionale ritiene che il breve lasso di tempo tra la data di aggiudicazione delle CCSP e la data di inizio dei servizi non ponesse alcuna difficoltà alla luce del diritto dell'Unione in materia di concessioni.

(621) *In primo luogo*, ritiene che le circostanze siano diverse da quelle illustrate nella sentenza SNCM II, cui fa riferimento la Commissione nella decisione di avvio. Infatti, secondo La Méridionale, l'avviso di indizione di gara pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 6 maggio 2022 informava i potenziali candidati del fatto che i servizi previsti dalle CCSP dovevano iniziare il 1º gennaio 2023. I potenziali candidati conoscevano quindi con otto mesi di anticipo la data di inizio dei servizi in questione. Inoltre l'entrata in vigore delle CCSP il 1º gennaio 2023 era stata annunciata anche al momento della consultazione degli operatori avviata dalle autorità francesi il 22 gennaio 2022, alla quale Corsica Ferries ha risposto, vale a dire con quasi un anno di anticipo.

(622) *In secondo luogo*, La Méridionale ricorda che il regolamento della consultazione pubblicato il 6 maggio 2022 annunciava che i candidati erano invitati a presentare le loro candidature e le loro offerte per il 25 luglio 2022 come pure che le eventuali riunioni di negoziazione avrebbero avuto inizio a titolo di previsione nell'agosto 2022. Tenuto conto dei termini incomprimibili relativi alla negoziazione e all'aggiudicazione di contratti tanto complessi come le CCSP, tutti gli operatori economici interessati erano quindi necessariamente informati *ab initio* del fatto che tra l'aggiudicazione delle CCSP e la loro entrata in vigore sarebbe trascorso un periodo di tempo pari a circa due o tre mesi, tra l'autunno 2022 e il 1º gennaio 2023. Tale periodo era sufficiente per consentire a tutti gli operatori economici interessati di smobilitare e riassegnare le loro flotte.

(623) In tal senso, La Méridionale sostiene che le affermazioni di Corsica Ferries, secondo cui le prenotazioni nel settore del trasporto marittimo devono essere aperte con almeno sei mesi di anticipo, sono infondate. Afferma infatti che, per quanto riguarda il trasporto di merci (ovvero l'oggetto principale delle CCSP), le prenotazioni sono in pratica effettuate con qualche giorno di anticipo, mentre per il trasporto di passeggeri l'inizio delle operazioni era previsto in bassa stagione, con un traffico minimo (1º gennaio).

(624) *In terzo luogo*, siccome le autorità francesi sapevano, alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte (25 luglio 2022), che solo Corsica Linea e La Méridionale si erano candidate per la procedura di aggiudicazione, avevano potuto decidere, senza violare la direttiva sulle concessioni, di prolungare la durata delle negoziazioni e di ridurre il periodo di tempo compreso tra la data di aggiudicazione delle CCSP e la data della loro entrata in vigore. Poiché Corsica Ferries non aveva presentato la propria candidatura alle CCSP per motivi legati alla mancanza di chiarezza sulle prescrizioni tecniche (e non al breve periodo di tempo tra la data di aggiudicazione delle CCSP e la loro esecuzione), la durata effettiva della fase di negoziazione non poteva costituire una violazione della direttiva sulle concessioni.

5.3.3.2.2. L'ambito di applicazione dei requisiti minimi non comprendeva i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi

(625) La Méridionale ricorda che i requisiti minimi di cui all'articolo 37 della direttiva sulle concessioni erano stabiliti nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione. Pertanto, secondo La Méridionale, sebbene fosse necessario fare riferimento all'allegato 1 delle CCSP per comprendere l'esatta portata di alcuni di tali requisiti minimi, l'allegato 1 non poteva costituire, nella sua interezza, un requisito minimo.

(626) Secondo La Méridionale, tale conclusione conduce alle constatazioni seguenti.

(627) Per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno aggiuntivi, La Méridionale osserva innanzitutto che tali tragitti non sono menzionati nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione, che parla infatti esclusivamente di «tragitti andata-ritorno orari» e di «frequenze dei servizi». Inoltre i tragitti andata-ritorno aggiuntivi sono presentati, nell'allegato 1 delle CCSP, solo come una possibilità alla quale le autorità francesi possono far ricorso a loro discrezione. Da tali riferimenti non discende quindi alcuna caratteristica quanto agli «orari» dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi, né alla loro «frequenza» ai sensi del requisito minimo formulato rigorosamente nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione.

(628) Per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno riprogrammabili, La Méridionale osserva che né l'articolo 2.4 del regolamento della consultazione né l'allegato 1 menzionano tragitti andata-ritorno riprogrammabili.

(629) Secondo La Méridionale, ne consegue che i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi non rientravano tra le caratteristiche minime delle CCSP.

5.3.3.2.3. I tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi sono conformi ai principi di parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza

(630) Per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno riprogrammabili, La Méridionale ricorda che non si tratta di tragitti andata-ritorno aggiuntivi rispetto al numero minimo di tragitti andata-ritorno annui. L'unico scopo di tali tragitti andata-ritorno è ottimizzare il traffico in modo limitato e occasionale. La Méridionale sostiene in particolare che tali tragitti andata-ritorno sono lasciati a discrezione delle autorità francesi, fatto salvo il rispetto dell'articolo 17 delle CCSP. Infine La Méridionale osserva che la decisione di rinviare un tragitto andata-ritorno è adottata nel quadro del comitato tecnico previsto a tal fine, in modo segnatamente da riprogrammarlo in una data che soddisfi sia le reali necessità del servizio pubblico che i vincoli dell'operatore.

(631) Per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno aggiuntivi, La Méridionale sostiene che tali tragitti rappresentano anch'essi una possibilità a discrezione dell'amministrazione aggiudicatrice, in caso di picco della domanda di trasporto marittimo di merci che i tragitti andata-ritorno programmati non potrebbero assorbire. Secondo La Méridionale, si tratta di uno strumento di flessibilità previsto nelle CCSP per consentire di adeguare il servizio pubblico alla domanda effettiva degli utenti su un periodo di tempo compreso tra 7 e 8 anni. Il numero di tragitti andata-ritorno aggiuntivi è tra l'altro rigorosamente limitato e la loro attuazione è disciplinata dall'articolo 18 delle CCSP, rimasto invariato al termine della procedura di stipula delle CCSP.

(632) Non sussistevano quindi elementi che potessero far presumere a Corsica Ferries che l'operatore dovesse immobilizzare permanentemente navi di riserva da poter mobilitare in qualsiasi momento per effettuare tragitti andata-ritorno aggiuntivi o riprogrammabili. La Méridionale sottolinea a tal proposito che l'allegato 1 delle CCSP 2021-2022 (per le quali Corsica Ferries si era candidata) prevedeva già tale meccanismo di tragitti andata-ritorno aggiuntivi, praticamente alle stesse condizioni, sulle rotte di Ajaccio, Bastia e L'Île-Rousse. Nel quadro di tali contratti, i tragitti andata-ritorno aggiuntivi non sono tuttavia mai stati effettuati alle condizioni asserite da Corsica Ferries (vale a dire chiedendo più navi contemporaneamente). Corsica Ferries doveva pertanto sapere che la mobilitazione su base permanente di navi di riserva non aveva alcun senso operativo o economico.

5.3.3.2.4. Le offerte della società La Méridionale erano conformi al regolamento della consultazione

(633) *In primo luogo*, La Méridionale osserva che, per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi, le sue offerte finali non hanno apportato alcuna modifica né all'allegato 1 né agli articoli 16 e 17 dei progetti di CCSP. L'allegato 1 presentato a sostegno dell'offerta finale della società La Méridionale per il lotto n. 1 si limitava solo a suggerire una collocazione dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi, sulla base della conoscenza dei collegamenti marittimi di cui disponeva La Méridionale.

(634) *In secondo luogo*, per quanto attiene alle capacità di carico delle navi (passeggeri e merci), La Méridionale ritiene che le capacità offerte dalle navi che ha destinato ai vari lotti siano conformi alle capacità minime di carico di merci e di passeggeri. La Méridionale sostiene inoltre che tutte le sue navi rispettano il numero minimo di cabine per persone a mobilità ridotta.

5.4. **Osservazioni del gruppo Stef**

(635) L'impresa Stef e le sue controllate (che insieme formano il gruppo Stef) operano principalmente nel settore del trasporto di merci su strada a temperatura controllata, dei servizi logistici del fresco e del freddo, nonché del condizionamento industriale di prodotti agroalimentari.

(636) Nelle sue osservazioni, il gruppo Stef spiega che Stef è stata azionista unico della società La Méridionale tra il 2009 e il 31 maggio 2023, quando Stef ha ceduto La Méridionale alla società CMA CGM. Stef era quindi l'azionista unico della società La Méridionale quando due delle misure in esame sono state concesse a quest'ultima dalla Francia.

(637) Nelle sue osservazioni, il gruppo Stef riprende integralmente il contenuto delle osservazioni presentate dalla società La Méridionale. Il gruppo Stef non presenta ulteriori fatti o argomentazioni oltre a quelli già presentati dalla società La Méridionale. Le osservazioni del gruppo Stef dovrebbero pertanto essere considerate identiche a quelle della società La Méridionale, già presentate nella sezione 5.3.

6. COMMENTI DELLA FRANCIA SULLE OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

(638) Le autorità francesi hanno presentato i loro commenti sulle osservazioni di Corsica Ferries con lettere del 25 giugno e 11 luglio 2024. Tali commenti riguardano la valutazione dell'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico e la conformità con la direttiva sulle concessioni.

6.1. Commenti sull'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico

6.1.1. *Le consultazioni pubbliche non erano distorte*

(639) A titolo preliminare, le autorità francesi affermano che il metodo utilizzato per definire l'esigenza di servizio pubblico ha rispettato i principi del regolamento sul cabotaggio ([223]) e della sua comunicazione interpretativa del 2014 («**comunicazione interpretativa**») ([224]). Aggiungono che i criteri della «prova SNCM» enunciati dal Tribunale nelle sentenze SNCM I e SNCM II ([225]) sono anch'essi stati presi in considerazione.

(640) Diversamente da quanto sostenuto da Corsica Ferries (considerando da 399 a 403), le autorità francesi osservano che la consultazione degli utenti non è stata viziata da alcuna distorsione. Ricordano che tale consultazione è stata ampiamente pubblicizzata presso il grande pubblico. Sottolineano inoltre che i risultati di tale consultazione mostrano, ad esempio, che i porti di Marsiglia e di Tolone sono totalmente intercambiabili dal punto di vista dei passeggeri (residenti e non residenti della Corsica), come sostiene Corsica Ferries. Ricordano in ogni caso che la consultazione degli operatori costituiva solo uno degli elementi per individuare la domanda da parte degli utenti.

(641) Inoltre, diversamente da quanto sostenuto da Corsica Ferries (considerando da 455 a 468), non è stata viziata da alcuna distorsione metodologica nemmeno la consultazione degli operatori. La Francia ricorda che anche tale consultazione è stata ampiamente pubblicizzata ed era aperta a qualsiasi operatore interessato. Le autorità francesi ritengono che la risposta di Corsica Ferries sia stata analizzata in dettaglio per assicurarne la solidità e la pertinenza. Per quanto riguarda la critica di Corsica Ferries rispetto alla mancanza di definizione di continuità territoriale, le autorità francesi affermano che il fascicolo di consultazione degli operatori conteneva un documento di supporto intitolato «Description de l'organisation réglementaire du transport maritime de passagers et de fret», che riprendeva integralmente la normativa francese in materia di continuità territoriale.

6.1.2. *La Francia ha individuato correttamente la domanda qualitativa da parte degli utenti*

6.1.2.1. La Francia ha individuato correttamente la domanda qualitativa da parte dei passeggeri-pazienti

(642) Le autorità francesi respingono innanzitutto l'argomentazione di Corsica Ferries secondo cui sussisterebbe un'esigenza di servizio pubblico solo per i passeggeri-pazienti che possono fruire del rimborso dell'assicurazione malattia. Rammentano che la relazione Gecodia dimostra chiaramente che una parte della domanda dei passeggeri-pazienti riguarda specificamente il trasporto marittimo e che sussiste un collegamento specifico con il porto di Marsiglia.

(643) Le autorità francesi respingono anche l'argomentazione di Corsica Ferries secondo cui non sussisterebbe alcun vincolo giuridico o regolamentare che condiziona il rimborso delle spese di trasporto alla distanza tra il porto di arrivo e il centro sanitario. Ricordano che il rimborso è effettuato sulla base del percorso più breve dal porto di Marsiglia alla struttura sanitaria, conformemente all'articolo R. 322-10-5 del CSS.

(644) In ogni caso, le autorità francesi sostengono che le condizioni del trasporto terrestre per i passeggeri-pazienti non sono equivalenti se si passa per Marsiglia o per Tolone. La Francia sottolinea che il trasporto di passeggeri-pazienti riguarda ricoveri ospedalieri e le visite associate, che si svolgono il giorno stesso dell'arrivo del paziente sul continente, per persone potenzialmente fragili e con orari (appuntamenti medici) da rispettare. Pertanto aggiungere un viaggio aggiuntivo di quasi un'ora da Tolone verso i centri sanitari di Marsiglia, e i rischi associati alla congestione stradale, ai ritardi dei modi di trasporto (treno o autobus) o ai costi significativi che ciò potrebbe comportare (pernottamento in albergo, spese per taxi), rischierebbe di rendere ancora più difficili le condizioni di viaggio dei passeggeri-pazienti.

([223]) Articolo 4 del regolamento sul cabotaggio.

([224]) Comunicazione della Commissione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), COM(2014) 232 final del 22.4.2014.

([225]) Sentenze sopraccitate del 1º marzo 2017, SNCM I e SNCM II, ibidem.

6.1.2.2. La Francia ha individuato correttamente la domanda qualitativa di trasporto delle merci semoventi

(645) *In primo luogo*, le autorità francesi asseriscono che, sostenendo che la Commissione ha basato la sua valutazione dell'intercambiabilità dei porti di Marsiglia e di Tolone per il trasporto di merci semoventi solo sulla saturazione del porto di Tolone e sui risultati della consultazione pubblica degli utenti, Corsica Ferries restringe in modo arbitrario e parziale la sua interpretazione del metodo seguito.

(646) Per quanto riguarda l'assenza di un rischio di saturazione delle capacità del porto di Tolone per le merci semoventi (considerando da 436 a 438), le autorità francesi ricordano anzitutto che la risposta della CCI del Var indica chiaramente che le capacità del porto di Tolone sono limitate. Nelle loro osservazioni, le autorità francesi hanno fornito informazioni supplementari sul livello di saturazione del porto di Tolone. Ritengono che, se il traffico quotidiano registrato sulle sole rotte tra Marsiglia e Ajaccio/Bastia dovesse passare per il porto di Tolone, la domanda supererebbe la capacità del porto 177 giorni su 365 nel 2029 ([226]).

(647) Per quanto concerne la consultazione degli utenti del trasporto di merci e le argomentazioni sollevate da Corsica Ferries al riguardo (considerando da 439 a 443), che critica in particolare la pertinenza delle informazioni tratte da tale consultazione, le autorità francesi ricordano che una consultazione degli utenti costituisce un elemento di prova valido alla luce della disciplina SIEG.

(648) *In secondo luogo*, le autorità francesi osservano anzitutto che Corsica Ferries non contesta l'esistenza di un costo stradale supplementare risultante dallo spostamento dei vettori da Marsiglia a Tolone (considerando 443) e che le analisi presentate da Corsica Ferries, Corsica Linea e La Méridionale confermano tutte un'ubicazione delle basi logistiche principalmente intorno a Marsiglia e nel solco del Rodano.

(649) Le autorità francesi forniscono anche una valutazione quantitativa aggiornata del costo supplementare utilizzando l'ultimo riferimento (dicembre 2023) per i prezzi di costo calcolati dal Comité National Routier («**CNR**»). Secondo le autorità francesi, tale valutazione conferma l'esistenza di un siffatto costo supplementare, nell'ordine del 40 % per un viaggio attraverso il porto di Tolone anziché attraverso il porto di Marsiglia per un vettore le cui basi logistiche si trovano nei pressi di Marsiglia.

(650) La Francia osserva inoltre che lo studio BRG 2 presentato da Corsica Ferries (considerando 443), che contiene un'analisi del costo stradale supplementare, è influenzato negativamente da diversi errori metodologici. In primo luogo, lo studio BRG 2 usa come riferimento 12 ML, mentre un autoarticolato standard (camion + rimorchio) sfiora i 17 ML. In secondo luogo, la tariffa marittima considerata dallo studio BRG 2 per Tolone è la tariffa al netto delle imposte e delle spese di movimentazione e non la tariffa effettivamente pagata. Infine lo studio BRG 2 non tiene conto di diversi elementi che aumentano il costo stradale supplementare. Ad esempio, il calcolo è effettuato per una distanza stradale supplementare di 60 km, mentre l'allungamento del percorso è superiore a 70 km.

(651) *In terzo luogo*, per quanto riguarda la stima del grado di intercambiabilità della domanda di trasporto di merci semoventi specifica per il porto di Marsiglia, le autorità francesi sottolineano, in risposta a Corsica Ferries (considerando da 444 a 445), che la relazione dell'ottobre 2020 cui Corsica Ferries fa riferimento rilevava che la valutazione della portata geografica del mercato delle merci semoventi effettuata non pregiudicava la possibilità di constatare un'intercambiabilità parziale tra i porti continentali per il trasporto di merci semoventi, qualora fossero fornite prove migliori in tal senso, in particolare attraverso una più ampia consultazione pubblica dei caricatori e dei vettori. Nel caso di specie, le autorità francesi hanno condotto consultazioni pubbliche più ampie, cosicché le conclusioni esposte nella relazione dell'ottobre 2020 non sono più pertinenti.

(652) *Infine* le autorità francesi respingono l'affermazione di Corsica Ferries secondo cui i porti di Marsiglia e di Tolone sono perfettamente intercambiabili dal punto di vista degli utenti per le merci semoventi accompagnate (considerando 449). Le autorità francesi osservano anzitutto che Corsica Ferries non fornisce alcun elemento che permetta di motivare tale distinzione e aggiungono che nessun vettore stradale, operatore marittimo o autorità portuale ha introdotto tale distinzione nel corso di consultazioni pubbliche.

([226]) La soglia di capacità è stimata a 80 unità al giorno per tutto l'anno, a eccezione dei mesi di luglio e agosto, in cui la soglia di capacità è stimata pari a 40 unità al giorno a causa dell'aumento del traffico di passeggeri e di veicoli leggeri nei mesi estivi.

6.1.3. *La Francia ha individuato correttamente la domanda quantitativa da parte degli utenti*

6.1.3.1. La Francia ha quantificato correttamente la domanda da parte dei passeggeri-pazienti

(653) Diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries (considerando da 428 a 431), le autorità francesi ricordano che il fatto di considerare una percentuale del 10 % per la quota modale di trasporto marittimo nei trasporti per motivi medici tra la Corsica e il continente è un'ipotesi prudente.

6.1.3.2. La Francia ha quantificato correttamente la domanda di trasporto di merci semoventi e non semoventi

(654) Secondo la Francia, Corsica Ferries sostiene che un tasso unico di crescita del 2,3 % l'anno per tutti i collegamenti contemplati dalle CCSP deriverebbe da una sovrastima della domanda di trasporto di merci e quindi dei trasportatori legati al trasporto di merci semoventi (considerando da 453 a 454). Le autorità francesi replicano che la proiezione della domanda di trasporto di merci si basa sui dati storici (periodo 2010-2019). Tali dati hanno una portata sufficientemente ampia per tenere conto dei periodi di contrazione e di maggiore dinamismo dell'economia corsa.

(655) Le autorità francesi sottolineano che tra il 2010 e il 2019 la Corsica ha registrato due periodi di crescita (2010-2012; 2016-2018) e due di stagnazione (2013-2015; 2019) come pure che i flussi di merci riflettono tali variazioni. Le autorità francesi precisano inoltre che il riferimento considerato è un aumento progressivo complessivo del traffico di merci tra la Corsica e la Francia continentale. Infine le autorità francesi osservano che i dati della Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement mostrano un aumento del traffico in tutti i porti tra il 2000 e il 2019, con fluttuazioni coerenti rispetto a quelle della crescita economica. Le autorità francesi constatano pertanto che le conclusioni tratte da Corsica Ferries sono infondate e che la proiezione della domanda di merci è prudente e cauta.

6.1.4. *La Francia ha individuato correttamente il fallimento del mercato*

(656) Diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries (considerando da 455 a 468), le autorità francesi osservano che è stato realmente adottato un approccio prospettico, con una valutazione controfattuale dell'iniziativa privata in assenza di un contratto di servizio pubblico tra la Corsica e Marsiglia.

(657) Inoltre, sulla base di recenti osservazioni del traffico nel Mar Mediterraneo, le autorità francesi notano che il numero potenziale di passeggeri da far transitare per il porto di Marsiglia è basso, in particolare da/verso porti secondari in Corsica. Ad esempio, il traffico di merci semoventi (non trasferibili a Marsiglia) è stimato per il 2030 a circa 170 000 ML per la rotta Marsiglia-Bastia, 120 000 ML per la rotta Marsiglia-Ajaccio e meno di 50 000 ML per i porti secondari, il che è notevolmente inferiore al traffico registrato sui collegamenti in regime di libero mercato o in regime OSP nelle altre isole del Mediterraneo occidentale. Più in generale, secondo le autorità francesi, non esiste alcuna rotta quotidiana in regime di libero mercato oppure OSP con una base di passeggeri e di merci così limitata.

6.1.5. *La Francia ha scelto uno strumento di intervento pubblico necessario e proporzionato all'esigenza di servizio pubblico*

(658) Per dimostrare che le capacità minime indicate nelle CCSP per il trasporto di merci non sono sovrastimate, le autorità francesi rimandano alle loro osservazioni sulla decisione di avvio (considerando da 358 a 361).

(659) Inoltre le autorità francesi sottolineano che i dati relativi al traffico di trasportatori per il 2023 mostrano che le capacità minime di carico di trasportatori sono regolarmente inferiori al numero di trasportatori effettivamente trasportati per il numero di traversate seguente:

— Ajaccio-Marsiglia: 199 traversate;

— Bastia-Marsiglia 84 traversate;

— L'Île-Rousse-Marsiglia: 176 traversate;

— Porto Vecchio-Marsiglia: 170 traversate;

— Propriano-Marsiglia: 118 traversate.

(660) Infine le autorità francesi ricordano che le traversate aggiuntive non sono volte ad assorbire il traffico generale, bensì picchi irregolari.

6.2. **Commenti sul rispetto della normativa dell'Unione in materia di appalti pubblici**

6.2.1. *La durata delle CCSP è conforme alla direttiva sulle concessioni*

(661) Diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries (considerando 535), la Francia spiega che la durata delle CCSP è stata fissata, conformemente alla direttiva sulle concessioni, tenendo conto degli investimenti a carico dai futuri concessionari, vale a dire le navi necessarie per la gestione del servizio di trasporto marittimo. Tali oneri comprendono il costo del capitale se il concessionario è proprietario delle navi o gli oneri di locazione se il concessionario prende in locazione le navi. Pertanto le autorità francesi ritengono che la durata sia giustificata alla luce degli obiettivi in termini di concorrenza, in quanto un periodo più breve avrebbe scoraggiato gli operatori dal presentare le loro candidature. Le autorità francesi sono inoltre del parere che tale durata soddisfi gli obiettivi di adattabilità, visto l'obbligo di adeguare le navi alle norme, in particolare per quanto riguarda le norme sulle emissioni di gas a effetto serra.

(662) Per quanto riguarda le argomentazioni di Corsica Ferries relative alla mancata rimunerazione del capitale investito all'autorità concedente al termine della concessione (considerando 536 e 537), la Francia ritiene che una siffatta affermazione non corrisponda alla realtà delle concessioni nel settore del trasporto di passeggeri e di merci, in quanto la gestione delle navi non rientra in una logica di beni da restituire, poiché una tale considerazione non presenta alcun nesso con la durata della CCSP.

(663) Per quanto concerne le affermazioni di Corsica Ferries, secondo cui la compensazione non tiene conto del valore residuo delle navi al termine dei contratti (considerando 538), la Francia è dell'avviso che la compensazione riconosciuta ai concessionari non debba tener conto di tale valore dal momento che le navi sono beni propri dei concessionari e non beni restituiti gratuitamente e con la piena proprietà alla CdC o all'OTC. La Francia spiega che, a norma dell'articolo 34 delle CCSP, i costi di investimento legati alle navi sono stabiliti sulla base della flotta assegnata dal concessionario alla gestione delle rotte oggetto della CCSP. La compensazione per tali investimenti da parte dell'OTC è volta a coprire i costi sostenuti dal concessionario (al netto di eventuali sovvenzioni e finanziamenti di soggetti pubblici versati per realizzare tali investimenti) corrispondenti alle quote di ammortamento e/o ai canoni di leasing e/o al costo di noleggio della nave destinata all'esecuzione del servizio.

(664) Corsica Ferries contesta inoltre la pertinenza degli esempi di concessioni di durata superiore a cinque anni forniti dalle autorità francesi, in particolare quello dei collegamenti costieri della Norvegia (considerando 539). In risposta, la Francia precisa che tale esempio è del tutto pertinente, in quanto l'Autorità di vigilanza dell'EFTA ha convalidato la concessione settennale per il periodo 2012-2019 e l'ha prorogata di dieci anni per il periodo 2021-2030. Tale proroga era giustificata dalla durata di vita delle navi, che supera di gran lunga i dieci anni.

(665) Inoltre le autorità francesi sottolineano che Corsica Ferries ha già presentato ricorso dinanzi al Tribunale amministrativo di Bastia nel giugno 2022 in merito alla durata delle CCSP, nell'ambito di un procedimento sommario precontrattuale, sostenendo che risultava sproporzionata vista la mancanza di investimenti previsti per i concessionari. Il Tribunale di Bastia ha respinto il ricorso e tale decisione è stata confermata dal Consiglio di Stato, che non ha accolto il ricorso presentato contro la decisione.

(666) Infine, per quanto concerne le specifiche tecniche da soddisfare (capacità delle navi, numero di passeggeri e numero di cabine per persone a mobilità ridotta), la Francia spiega che tutte le società operanti tra il 2015 e il 2022 nei collegamenti con la Corsica disponevano di navi compatibili con le specifiche tecniche stabilite nelle CCSP. In particolare, Corsica Ferries è una delle principali società di navigazione in Europa, che utilizza navi dalla capacità elevata (navi ro-pax). La sua capacità complessiva, in termini di passeggeri o di merci, è vicina o superiore a quella dei suoi omologhi sulle rotte della Corsica (ad esempio Moby Lines, Corsica Linea e La Méridionale).

6.2.2. *Le obiezioni relative all'ambito di applicazione dei requisiti minimi sono infondate*

(667) Le autorità francesi precisano che è fondamentale operare una distinzione netta tra l'articolo 2.4 del regolamento della consultazione, che elenca le caratteristiche minime stabilite in modo esaustivo e immutabile, e l'allegato 1 delle CCSP, che funge da riferimento tecnico complessivo precisando al contempo capacità minime senza definirle come caratteristiche minime. L'allegato 1 presenta elementi tecnici la cui natura dipende dalla loro inclusione nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione: la Francia spiega che un elemento costituisce un requisito minimo se è menzionato in tale articolo e poi specificato nell'allegato 1.

(668) Inoltre la Francia ricorda che, nel quadro delle CCSP 2019-2020, il Tribunale amministrativo di Bastia ha analizzato solo le prescrizioni che potevano essere connesse alle caratteristiche minime: «*Tali prescrizioni tecniche, connesse alle capacità di carico delle navi, figurano tra le caratteristiche minime della convenzione elencate nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione*» (19 marzo 2019, n. 1900289). Tale ragionamento è stato confermato, secondo la Francia, dal Consiglio di Stato in una sentenza del 24 giugno 2019: «*L'allegato tecnico dei servizi di cui all'allegato 1 del progetto di contratto, che impone per ciascuna traversata almeno quaranta prese di corrente per i veicoli frigoriferi, doveva essere considerato, alla luce dei termini di cui all'articolo 4.1 del regolamento della consultazione, facente parte dei documenti della consultazione e, di conseguenza, esplicativo delle caratteristiche minime attese. Così statuendo, il giudice dei procedimenti sommari non ha commesso alcun errore di diritto*». Diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries, secondo la Francia il Consiglio di Stato non ha ritenuto che l'allegato 1 corrispondesse nella sua interezza a una serie di caratteristiche minime.

(669) Analogamente, le autorità francesi ribadiscono che l'allegato 1 delle CCSP non è stato oggetto di alcuna modifica, per cui non sono state disattese né le caratteristiche minime né le capacità minime. Le offerte rispettavano pertanto tali caratteristiche e capacità minime.

(670) Per quanto attiene alla chiarezza dei requisiti minimi, le autorità francesi rimandano all'ordinanza del Tribunale amministrativo di Bastia del 20 luglio 2022 (considerando 274), secondo cui le informazioni relative ai tragitti andata-ritorno riprogrammabili e ai tragitti andata-ritorno aggiuntivi erano sufficienti per «*consentire ai candidati di valutare la portata degli obblighi dei concessionari e presentare un'offerta*» ([227]).

7. **VALUTAZIONE DELLE MISURE**

7.1. **Esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE**

(671) L'articolo 107, paragrafo 1, TFUE stabilisce che sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

7.1.1. *Esistenza di un'impresa*

(672) Secondo una giurisprudenza costante ([228]), la Commissione deve anzitutto stabilire se i prestatori di servizi sono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La nozione di impresa comprende, a prescindere dal suo status giuridico e dalle sue modalità di finanziamento, qualsiasi entità che eserciti un'attività economica. Costituisce un'attività economica qualsiasi attività consistente nell'offerta di beni e servizi su un determinato mercato ([229]).

(673) Le CCSP consistono nella fornitura di servizi di trasporto marittimo di merci e di passeggeri tra la Corsica e la Francia continentale a fronte di una compensazione versata ai beneficiari di tali CCSP (Corsica Linea e La Méridionale). Questi ultimi svolgono pertanto attività economiche. Di conseguenza, Corsica Linea e La Méridionale costituiscono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

([227]) Il Tribunale amministrativo osservava in particolare che il fascicolo di consultazione conteneva documenti informativi relativi ai collegamenti marittimi tra la Corsica e il continente, come le relazioni annuali dei concessionari per gli anni 2017, 2018 e 2019 che contenevano un'analisi della qualità dei servizi.

([228]) Sentenze del 18 giugno 1998, Commissione/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303 e del 23 aprile 1991, Höfner e Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punto 21.

([229]) Sentenza del 16 giugno 1987, Commissione/Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punto 7 e sentenza sopraccitata del 18 giugno 1998, Commissione /Italia, C-35/96, ibidem, punto 36.

7.1.2. *Imputabilità delle misure allo Stato e presenza di risorse statali*

7.1.2.1. Imputabilità delle misure allo Stato

(674) Secondo una giurisprudenza costante, le misure adottate da enti infrastatali degli Stati membri, a prescindere dal loro status giuridico e dalla loro designazione, rientrano, allo stesso titolo delle misure adottate dal potere federale o centrale dello Stato, nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, qualora siano soddisfatte le condizioni di tale disposizione ([230]).

(675) La Commissione osserva nel caso di specie che l'OTC, vale a dire l'autorità che ha concesso le misure esaminate, è un'autorità amministrativa interamente collegata alla CdC, che è a sua volta un ente infrastatale (considerando 82). L'OTC, il cui presidente proviene dalla CdC (considerando 82), è soggetto al controllo della CdC nello svolgimento del suo operato (considerando 83). La CdC nomina anche il direttore dell'OTC e le decisioni dell'OTC (comprese quelle di bilancio) sono adottate da un comitato amministrativo composto da rappresentanti dei dipartimenti della Corse-du-Sud e della Haute-Corse come pure, in modo prevalente, da rappresentanti eletti dell'Assemblea della Corsica (considerando 82). L'aggiudicazione stessa delle CCSP è stata oggetto di un voto di approvazione da parte dell'Assemblea della Corsica (considerando 280).

(676) Le misure in esame sono pertanto imputabili allo Stato.

7.1.2.2. Presenza di risorse statali

(677) Secondo una giurisprudenza costante, le risorse delle collettività territoriali devono essere considerate come risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ([231]).

(678) Come indicato al considerando 84, le CCSP sono finanziate mediante una dotazione di continuità territoriale versata dal governo nazionale alla CdC, che a sua volta la versa all'OTC a norma di legge. Le CCSP sono pertanto finanziate dalle risorse della CdC, che è un ente infrastatale.

(679) La Commissione ritiene pertanto che il finanziamento delle CCSP mobiliti risorse statali.

7.1.3. *Esistenza di un vantaggio*

(680) Per valutare se una misura statale costituisce un aiuto a un'impresa, è opportuno determinare se l'impresa in esame beneficia di un vantaggio economico che le consente di non sostenere i costi che normalmente avrebbero dovuto gravare sulle sue risorse finanziarie o se beneficia di un vantaggio che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato ([232]).

(681) Poiché concesse in base a una concessione di servizio pubblico, le misure in esame costituiscono un vantaggio per il beneficiario, a meno che le compensazioni non soddisfino cumulativamente i quattro criteri illustrati nella sentenza Altmark ([233]).

(682) Alla luce di quanto precede, la Commissione esaminerà se le CCSP soddisfano tutti i criteri della sentenza Altmark.

7.1.3.1. Criteri Altmark

(683) Nella sentenza Altmark, la Corte ha statuito che le compensazioni di servizi pubblici non conferiscono un vantaggio selettivo e non costituiscono un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE se sono soddisfatti quattro criteri cumulativi:

— l'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi sono stati definiti in modo chiaro (criterio 1);

— i parametri in base ai quali è calcolata la compensazione sono stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente (criterio 2);

([230]) Sentenza del 12 maggio 2011, Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'agglomération du Douaisis/Commissione, T-267/08 e T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punto 108.
([231]) Sentenza del 12 maggio 2011, Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'agglomération du Douaisis/Commissione, T-267/08 e T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punto 109.
([232]) Sentenza del 14 febbraio 1990, Francia/Commissione, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punti da 44 a 45.
([233]) Sentenza del 24 luglio 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punti da 87 a 93.

— la compensazione non eccede quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un utile ragionevole per il suddetto adempimento (criterio 3);

— quando la scelta dell'impresa incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non è effettuata nel quadro di una procedura di appalto pubblico, il livello della compensazione necessaria è stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere a tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un utile ragionevole per il suddetto adempimento (criterio 4).

7.1.3.2. Rispetto del quarto criterio Altmark

7.1.3.2.1. Prestatore scelto mediante una procedura di aggiudicazione che ha permesso di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività

(684) Una procedura di appalto pubblica esclude l'esistenza di aiuti di Stato soltanto qualora consenta di selezionare il candidato in grado di fornire il servizio al costo minore per la collettività.

(685) La comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale («**comunicazione SIEG**») ([234]) indica i criteri in base ai quali è valutato il rispetto del quarto criterio Altmark.

(686) Il punto 66 della comunicazione SIEG precisa che, per quanto riguarda le caratteristiche della gara d'appalto, un dialogo competitivo o una procedura negoziata con pubblicazione conferiscono all'amministrazione aggiudicatrice un ampio margine di discrezionalità e possono limitare la partecipazione degli operatori interessati. Possono pertanto essere considerate sufficienti per soddisfare la quarta condizione stabilita dalla sentenza Altmark soltanto in casi eccezionali.

(687) La Commissione constata nel caso di specie che la Francia ha concesso le misure in questione mediante una procedura negoziata (considerando 277 e 278)). Pertanto, in linea di principio, non si può ritenere che tale procedura garantisca il minor costo per la collettività in virtù della comunicazione SIEG.

(688) Inoltre nulla nel caso di specie consente di considerare la procedura di aggiudicazione delle CCSP come un caso eccezionale cui tale presunzione non trova applicazione.

(689) Anzitutto, tale procedura si iscrive nel contesto dei collegamenti marittimi della Corsica che non sono mai stati caratterizzati da una situazione di libera concorrenza a causa dei limiti imposti dal regime OSP e dall'esistenza storica di contratti di servizio pubblico successivi (considerando (60) e (61)). Un siffatto contesto è quindi tale da limitare lo sviluppo dell'offerta commerciale e della concorrenza per i collegamenti marittimi della Corsica e non è atto a garantire che la collettività ottenga un servizio fornito al minor costo possibile.

(690) Inoltre, come sottolineato da Corsica Ferries (considerando 518), i criteri di aggiudicazione delle offerte relativi alla compensazione finanziaria sono stati ponderati solo al 20 %, mentre i criteri relativi al valore tecnico delle offerte sono stati ponderati al 60 % (considerando 271). La Commissione osserva che tali criteri tecnici non erano definiti in modo tale da consentire una concorrenza effettiva che riducesse al minimo il vantaggio di cui hanno goduto gli aggiudicatari, in quanto tali criteri misuravano principalmente la capacità e la qualità dei candidati in termini di rispetto degli obblighi di servizio pubblico affidati (orari, adeguamento dei mezzi navali alle esigenze degli utenti, qualità dei servizi offerti agli utenti professionali e privati, ecc.) e non da incoraggiare una concorrenza effettiva che riducesse al minimo l'importo della compensazione.

([234]) GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4.

(691) La Commissione osserva inoltre che la procedura di stipula delle CCSP non ha portato a una concorrenza sufficientemente aperta ed effettiva, dato lo scarso numero di candidati che si sono proposti per ciascun lotto (considerando (276)). Le argomentazioni addotte da Corsica Linea e La Méridionale, secondo cui esisteva una pressione concorrenziale considerevole in quanto «*era noto a tutti*» che tre operatori (Corsica Linea, La Méridionale e Corsica Ferries) potevano candidarsi (considerando (577) e (614)) sono di carattere puramente speculativo e peraltro non dimostrate in quanto Corsica Ferries non si è candidata per la procedura di aggiudicazione delle CCSP. Analogamente, il fatto che il numero di candidati (Corsica Linea e La Méridionale) sia coerente con il numero di operatori che hanno partecipato alla consultazione degli operatori non è di per sé sufficiente per dimostrare l'esistenza di una concorrenza sufficientemente aperta ed effettiva (considerando 613). Inoltre la stessa osservazione secondo cui nessun operatore diverso da tali tre operatori ha manifestato interesse per il mercato della Corsica (considerando 575) rivela il basso livello di concorrenza generato dalla procedura di aggiudicazione delle CCSP, come peraltro riconosciuto dalla società La Méridionale (considerando 613). Tra l'altro, nonostante l'interesse, Corsica Ferries non ha presentato alcuna offerta che avrebbe potuto contribuire a rafforzare la pressione concorrenziale durante la procedura di aggiudicazione delle CCSP (considerando 273). Pertanto le argomentazioni di Corsica Linea secondo cui i) la procedura di negoziazione ha consentito di ridurre l'importo della compensazione finanziaria inizialmente proposto dai candidati (considerando 578) e ii) le autorità francesi non erano tenute ad accettare le offerte dei candidati (considerando 579) non sono tali da dimostrare di per sé che l'OTC abbia ottenuto la fornitura di servizi di trasporto marittimo al costo minore per la collettività.

(692) Infine, per le procedure nell'ambito delle quali viene presentata una sola offerta, tale offerta non può essere ritenuta sufficiente per garantire il costo minore per la collettività ([235]). Nel caso di specie è stata presentata una sola candidatura per tutte le CCSP, a eccezione di quelle relative ai collegamenti di Propriano e Porto Vecchio (per cui le candidature sono state solo due). Corsica Linea non spiega a tale proposito perché l'assenza di un'offerta concorrente in tre dei lotti non consenta di escludere nel caso di specie l'esistenza di una pressione sufficiente (considerando 576). Analogamente, per i lotti 3 (Porto Vecchio) e 4 (Propriano), il fatto che in entrambi i casi le autorità francesi abbiano preso in considerazione l'offerta più bassa non dimostra che l'offerta considerata fosse, di per sé, quella caratterizzata dal costo minore per la collettività.

(693) Da tali considerazioni risulta che la procedura di aggiudicazione delle CCSP non ha consentito di garantire per la collettività pubblica che le prestazioni di cui trattasi fossero aggiudicate al costo più basso.

7.1.3.2.2. Compensazione determinata sulla base dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e dotata di mezzi adeguati sosterrebbe per adempiere agli obblighi di servizio pubblico assegnati

(694) La Commissione ricorda che il quarto criterio stabilito nella sentenza Altmark, basato sull'analisi dei costi in relazione a un'impresa media, gestita in modo efficiente e dotata di mezzi adeguati, deve essere utilizzato qualora la scelta dell'impresa incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non fosse avvenuta nel quadro di una procedura di appalto pubblico.

(695) Le autorità francesi non hanno fornito alcuna prova o informazione atta a dimostrare che la compensazione corrisposta nel quadro delle CCSP sia stata determinata sulla base dei costi che sosterrebbe un'impresa media, gestita in modo efficiente e dotata di mezzi adeguati per adempiere agli obblighi di servizio pubblico che le sono affidati. Le parti interessate non hanno presentato osservazioni al riguardo.

(696) È opportuno inoltre osservare che le CCSP non fanno alcun riferimento ai costi che sosterrebbe un'impresa media, gestita in modo efficiente e dotata di mezzi adeguati per adempiere agli obblighi di servizio pubblico che le sono affidati. Al contrario, dagli elementi del fascicolo risulta che tale compensazione è stata determinata solo al termine della procedura di aggiudicazione delle CCSP, a seguito delle negoziazioni avvenute tra i beneficiari delle CCSP e l'OTC, senza che, nel corso di tali negoziazioni, fosse fatto alcun riferimento, per determinare l'importo della compensazione, ai costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e dotata dei mezzi adeguati sosterrebbe per adempiere agli obblighi di servizio pubblico a questa affidati.

([235]) Comunicazione SIEG, punto 68.

(697) In assenza di elementi concreti presentati dalla Francia, la Commissione può solo concludere che la compensazione concessa nel quadro delle CCSP non è stata determinata sulla base dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e dotata di mezzi adeguati sosterrebbe per adempiere agli obblighi di servizio pubblico affidati.

(698) Ne consegue che le CCSP non soddisfano il quarto criterio Altmark.

7.1.3.3. Conclusione sull'esistenza di un vantaggio

(699) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che le CCSP hanno conferito ai loro beneficiari un vantaggio economico che non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato.

7.1.4. *Selettività delle CCSP*

(700) Una volta rilevata la presenza di un vantaggio, direttamente o indirettamente ascrivibile a una determinata misura, spetta ancora alla Commissione dimostrare che tale vantaggio è destinato specificamente a una o più imprese.

(701) Il requisito della selettività è diverso a seconda che la misura di cui trattasi sia considerata come un regime generale di aiuti oppure un aiuto individuale. In quest'ultimo caso, l'individuazione del vantaggio economico consente, in linea di principio, di presumerne la selettività ([236]).

(702) Nel caso di specie, le CCSP sono state tutte aggiudicate nel quadro di convenzioni bilaterali concluse con ciascuno dei beneficiari.

(703) Tali CCSP sono pertanto misure individuali e devono quindi essere considerate selettive a favore di tali beneficiari.

7.1.5. *Ostacolo agli scambi tra Stati membri e distorsione della concorrenza all'interno dell'Unione a causa delle CCSP*

(704) Gli aiuti diretti ad alleviare le spese che un'impresa avrebbe dovuto normalmente sostenere nell'ambito della sua gestione corrente o delle sue normali attività falsano in linea di principio le condizioni di concorrenza ([237]). È stato infatti ritenuto che qualunque concessione di aiuti a un'impresa che eserciti le sue attività sul mercato comunitario possa causare distorsioni della concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

(705) Il trasporto marittimo all'interno di uno Stato membro (cabotaggio marittimo) è aperto a tutti gli operatori comunitari dal 1º gennaio 1993 ([238]). A partire da tale data, gli aiuti concessi a un'impresa che trasporta passeggeri e/o merci all'interno di uno Stato membro possono quindi costituire un ostacolo agli scambi tra gli Stati membri. Nel caso di specie, le CCSP concedono compensazioni per la fornitura di servizi di trasporto marittimo di merci e di passeggeri nel quadro dei collegamenti marittimi della Corsica. Tali compensazioni possono quindi incidere sugli scambi tra Stati membri, tenuto conto anche del fatto che la Corsica dispone di collegamenti con l'Italia.

(706) Occorre ricordare che Corsica Linea e La Méridionale operano, su rotte tra la Francia continentale e la Corsica, in diretta concorrenza con operatori come Corsica Ferries, ma anche, potenzialmente, con qualsiasi impresa marittima che offra, o possa offrire, servizi di trasporto marittimo dalla/verso la Corsica (considerando 45). Ciò vale a maggior ragione in considerazione dell'elevato traffico di passeggeri tra la Corsica, da un lato, e la Francia continentale e l'Italia, dall'altro lato (considerando 56). Alla luce di quanto esposto, la Commissione osserva che le misure possono rafforzare la posizione di Corsica Linea e La Méridionale rispetto alle imprese di trasporto marittimo concorrenti nell'Unione europea e, in tal modo, rischiano di falsare la concorrenza.

(707) Di conseguenza, le misure possono determinare distorsioni della concorrenza nel mercato interno e pregiudicare il commercio tra Stati membri.

([236]) Sentenza del 4 giugno 2015, MOL, C-15/14, ECLI:EU:C:2015:362, punto 60.
([237]) Cfr. sentenza del 19 settembre 2000, Germania/Commissione, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, punto 30 e giurisprudenza citata.
([238]) Cfr. regolamento sul cabotaggio.

7.1.6. *Conclusione in merito all'esistenza di un aiuto di Stato*

(708) Sulla base di quanto precede, la Commissione ritiene che le compensazioni concesse agli operatori nel quadro delle CCSP costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

7.2. **Legalità delle misure**

(709) In applicazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, l'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ([239]) stabilisce che «[s]alvo disposizione contraria dei regolamenti adottati a norma dell'articolo 109 TFUE o di altre disposizioni pertinenti dello stesso, qualsiasi progetto di concessione di un nuovo aiuto deve essere notificato tempestivamente alla Commissione dallo Stato membro interessato». L'articolo 3 di tale regolamento prevede inoltre che «[a]gli aiuti soggetti a notifica, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, non può essere data esecuzione prima che la Commissione abbia adottato, o sia giustificato ritenere che abbia adottato una decisione di autorizzazione dell'aiuto».

(710) La Commissione osserva che, sebbene le autorità francesi abbiano effettivamente notificato, il 27 dicembre 2022, il loro progetto di stipulare CCSP per il periodo compreso tra il 1º gennaio 2023 e il 31 dicembre 2030, hanno comunque dato esecuzione alle CCSP il 1º gennaio 2023, senza che la Commissione avesse adottato una decisione per autorizzarle o che fosse possibile ritenere adottata una siffatta decisione da parte della Commissione. Le misure in esame violano pertanto in linea di principio l'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/1589.

(711) La Commissione osserva che, in virtù della decisione SIEG, gli Stati membri possono essere dispensati, in taluni casi, dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

(712) A tale riguardo, occorre esaminare se le CCSP rientrino nell'ambito di applicazione della decisione SIEG per determinare se le misure siano esentate dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

(713) La Commissione ricorda in via preliminare che, secondo una giurisprudenza costante, in quanto temperamento alla regola generale dell'obbligo di notifica, le disposizioni di un regolamento o di una decisione di esenzione dalla notifica, e le condizioni previste da questi ultimi, devono essere intese in senso restrittivo ([240]).

(714) L'ambito di applicazione della decisione SIEG è definito nell'articolo 2 della stessa. L'articolo 2, lettera d), stabilisce che gli aiuti di Stato sotto forma di compensazione del servizio pubblico per i collegamenti marittimi con le isole non sono esentati dall'obbligo di notifica se il traffico annuale medio su tali collegamenti ha superato i 300 000 passeggeri nei due esercizi precedenti a quello in cui è stato affidato il SIEG.

(715) Dall'articolo 2, lettera d), risulta che la decisione SIEG si riferisce unicamente al trasporto marittimo di passeggeri e non fa alcun riferimento al trasporto marittimo di merci. Alla luce del principio di interpretazione restrittiva che disciplina l'applicazione di una decisione di esenzione dalla notifica (considerando 713), la Commissione ritiene che, in assenza di un riferimento esplicito al trasporto marittimo di merci, le compensazioni versate per SIEG relativi al trasporto marittimo di merci o ai servizi misti (passeggeri/merci) non possano essere disciplinate dalla decisione SIEG ([241]).

(716) Poiché le CCSP riguardano servizi misti, le compensazioni concesse ai beneficiari delle CCSP non rientrano nell'ambito di applicazione della decisione SIEG.

(717) Le osservazioni delle parti interessate su tale punto non incidono su tale conclusione.

([239]) Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Sentenza del 21 luglio 2016, Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, punti 37 e 38, e sentenza del 5 marzo 2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI: EU:C:2019:172, punto 60.

([241]) Per un'interpretazione per analogia, cfr. sentenza del 19 ottobre 2023, SAD Trasporto locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, punti da 23 a 29, concernente l'ambito di applicazione di un regolamento che esenta dall'obbligo di notifica degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione del servizio pubblico per servizi di trasporto terrestre.

(718) Anzitutto, diversamente da quanto affermato da Corsica Linea (considerando 582), l'esclusione del trasporto marittimo di merci dall'ambito di applicazione della decisione SIEG non è contraria né al testo della decisione SIEG né alla sua finalità, quale interpretata dal considerando 24 di tale decisione. In effetti, nessun articolo della decisione SIEG menziona il trasporto marittimo di merci. Per quanto riguarda il considerando 24, tale considerando non fa altro che precisare le norme applicabili in materia di aiuti di Stato concessi per il finanziamento dei SIEG nei settori del trasporto aereo e marittimo, limitandosi a precisare che la decisione SIEG determina le condizioni alle quali tali aiuti possono essere esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE in assenza di una norma settoriale al riguardo. Tuttavia l'articolo 2, lettera d), che definisce l'ambito di applicazione della decisione SIEG, non riguarda il trasporto marittimo di merci. Inoltre Corsica Linea non chiarisce in che modo l'esclusione del trasporto marittimo di merci dalla decisione SIEG sia contraria al principio della parità di trattamento.

(719) Inoltre l'argomentazione secondo cui il solo riferimento a una soglia di passeggeri sia giustificato dal fatto che il traffico passeggeri rappresenta un indice globale dell'importanza economica di un determinato collegamento (considerando 584) non consente di dimostrare che la decisione SIEG riguardi espressamente il trasporto marittimo di merci. Al contrario, la Commissione osserva che l'oggetto principale delle CCSP è il trasporto di merci, in quanto il trasporto di passeggeri è limitato al trasporto di passeggeri-pazienti e trasportatori (a eccezione del collegamento Marsiglia-Propriano), i cui volumi sono limitati.

(720) Infine l'osservazione secondo cui la prassi decisionale della Commissione suggerirebbe l'applicazione della decisione SIEG a servizi misti non è pertinente (considerando 583), dal momento che, secondo una giurisprudenza costante, la Commissione non è vincolata dalla sua prassi decisionale ([242]).

(721) Pertanto la decisione SIEG non è applicabile al caso di specie. Ne consegue che le misure sono state illegalmente messe in atto dalle autorità francesi, in violazione dell'articolo 3 del regolamento (UE) 2015/1589 e dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

7.3. **Compatibilità delle misure**

7.3.1. *Applicabilità dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE e della disciplina SIEG*

(722) Quando le compensazioni di servizio pubblico costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, tali compensazioni sono soggette alle disposizioni di cui agli articoli 106, 107 e 108 TFUE.

(723) L'articolo 106, paragrafo 2, TFUE costituisce la base giuridica per la valutazione della compatibilità con il mercato interno degli aiuti di Stato concessi per SIEG. Nel caso di specie, gli aiuti di Stato in esame riguardano la concessione di compensazioni in cambio dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico nel quadro di un SIEG. Occorre pertanto analizzare la compatibilità di tali aiuti alla luce dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE e, più in particolare, delle norme specifiche relative all'applicazione di tale articolo.

(724) Nel caso di specie, le norme specifiche relative all'applicazione dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE sono contenute nella disciplina SIEG. In base al punto 11 della disciplina SIEG, «*gli aiuti di Stato che non rientrano nell'ambito di applicazione della* [decisione SIEG] *possono essere dichiarati compatibili con l'articolo 106, paragrafo 2, del trattato se sono necessari per il funzionamento dei servizi di interesse economico generale interessati e non compromettono lo sviluppo degli scambi in misura contraria agli interessi dell'Unione. Un siffatto equilibrio è possibile solo con il soddisfacimento delle condizioni descritte nelle sezioni da 2.2. a 2.10* [della disciplina SIEG]».

(725) La Commissione osserva che è anche sulla base della disciplina SIEG che le autorità francesi hanno notificato le CCSP.

(726) Le sezioni che seguono illustrano pertanto l'analisi della Commissione in merito alla compatibilità delle misure in esame alla luce delle condizioni previste nella disciplina SIEG, tenuto conto del fatto che le misure non rientrano nell'ambito di applicazione della decisione SIEG (considerando 721).

([242]) Sentenza del 20 settembre 2011, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:C:2011:493, punto 190.

(727) È inoltre opportuno ricordare che, conformemente al punto 8 della disciplina SIEG, i principi delineati in tale disciplina si applicano alle compensazioni di servizio pubblico concesse nel settore dei trasporti marittimi fatte salve le disposizioni specifiche più restrittive contenute nella normativa settoriale dell'Unione. Nel settore del trasporto marittimo, il regolamento sul cabotaggio, come interpretato dalla comunicazione interpretativa, stabilisce le condizioni alle quali uno Stato membro può concludere contratti di servizio pubblico con società di navigazione che partecipano a servizi regolari provenienti da o diretti verso isole e versare in cambio una compensazione finanziaria agli armatori. La Commissione esaminerà pertanto la compatibilità delle misure con la disciplina SIEG, fatte salve le disposizioni specifiche stabilite nel regolamento sul cabotaggio.

7.3.2. *Esistenza di un effettivo servizio di interesse economico generale*

(728) Secondo il punto 12 della disciplina SIEG, l'aiuto concesso deve riguardare un effettivo servizio di interesse economico generale ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE, definito in modo adeguato. L'onere di provare la corretta definizione del perimetro del servizio pubblico incombe allo Stato membro ([243]), fermo restando che l'esame della Commissione si limita all'errore manifesto di valutazione, come indicato al punto 13 della disciplina SIEG.

(729) Il punto 13 della disciplina SIEG ricorda che gli Stati membri non possono associare obblighi specifici di servizio pubblico a servizi che sono già forniti o possono essere forniti in modo soddisfacente e a condizioni (prezzo, caratteristiche qualitative oggettive, continuità e accesso al servizio) compatibili con l'interesse generale, quale definito dallo Stato, da imprese operanti in normali condizioni di mercato.

(730) Il punto 14 della disciplina SIEG sottolinea che gli Stati membri devono dimostrare di aver tenuto in debita considerazione le esigenze in materia di servizio pubblico in esame, effettuando una consultazione pubblica o mediante altri strumenti adeguati che permettono di tenere conto degli interessi degli utenti e dei prestatori di servizi.

(731) Come indicato nel considerando 727, il regolamento sul cabotaggio autorizza uno Stato membro a concludere contratti di servizio pubblico per servizi regolari in provenienza da o diretti verso isole in cambio di una compensazione finanziaria. Ai sensi del regolamento sul cabotaggio, per contratto di servizio pubblico si intende un contratto concluso allo scopo di fornire servizi di trasporto adeguati. In particolare può riguardare:

— norme di continuità, regolarità, capacità e qualità;

— servizi di trasporto complementari;

— servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni collegamenti; e

— adeguamenti dei servizi alle reali esigenze.

(732) Le due sentenze del 1° marzo 2017 pronunciate dal Tribunale nelle cause T-366/13 («sentenza SNCM I») ([244]) e T-454/13 («sentenza SNCM II») ([245]) hanno precisato gli obblighi che incombono agli Stati membri in materia di definizione del perimetro di servizio pubblico e della forma che l'intervento pubblico deve assumere per garantire la prestazione di tale servizio. In particolare, il Tribunale ha confermato che il perimetro di un contratto di servizio pubblico deve soddisfare un'esigenza di servizio pubblico i) caratterizzata da una domanda da parte degli utenti per la totalità o una parte dei servizi ii) non soddisfatta dagli operatori del mercato in mancanza di un obbligo in tal senso fissato dai poteri pubblici, in quanto iii) lo Stato membro deve privilegiare, per soddisfare tale esigenza, l'approccio che arreca il minor pregiudizio alle libertà essenziali per il buon funzionamento del mercato interno ([246]).

([243]) Sentenza del 15 novembre 2018, Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II e T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, punti da 79 a 83.
([244]) Sentenza sopraccitata del 1° marzo 2017, SNCM I, ibidem.
([245]) Sentenza sopraccitata del 1° marzo 2017, SNCM II, ibidem.
([246]) Sentenza sopraccitata del 1° marzo 2017, SNCM II, punto 134.

(733) Nel caso di specie, occorre valutare se la portata delle CCSP soddisfi le condizioni stabilite dalla disciplina SIEG e dal regolamento sul cabotaggio come interpretate dalla comunicazione interpretativa. La Commissione esaminerà pertanto se le CCSP, da un lato, soddisfano un'esigenza di servizio pubblico e, dall'altro lato, costituiscono l'approccio che arreca il minor pregiudizio alle libertà essenziali per il buon funzionamento del mercato interno.

7.3.2.1. Determinazione di un'esigenza di servizio pubblico

(734) Come statuito dal Tribunale nella sentenza SNCM II, la determinazione di un'esigenza di servizio pubblico in materia di cabotaggio marittimo può risultare solo dalla dimostrazione di una domanda espressa dagli utenti per un determinato servizio che non sarebbe soddisfatta dal mercato. Secondo il Tribunale, l'esigenza di servizio pubblico può essere valutata, in particolare, attraverso studi di mercato, consultazioni pubbliche o inviti a presentare progetti ([247]).

(735) Tali condizioni corrispondono, in sostanza, a quelle imposte dai punti 14 (gli Stati membri devono tenere in debita considerazione gli interessi degli utenti mediante una consultazione pubblica o qualunque altro strumento adeguato) e 13 della disciplina SIEG (gli Stati membri devono assicurarsi che esista un fallimento del mercato).

(736) Ne consegue, anzitutto, che un'esigenza di servizio pubblico non può sussistere in assenza di una *domanda da parte degli utenti* per la totalità o una parte dei servizi. A tale riguardo, il punto 14 della disciplina SIEG dispone che gli interessi degli utenti devono essere presi in debita considerazione mediante consultazioni pubbliche o qualunque altro strumento adeguato. L'individuazione della domanda da parte degli utenti, in termini sia qualitativi che quantitativi, è necessaria per definire il quadro dell'analisi del fallimento del mercato. Infatti la definizione di un'esigenza di servizio pubblico consiste nel confrontare la domanda espressa dagli utenti con l'offerta commerciale che gli operatori proporrebbero in assenza dell'obbligo di servizio pubblico previsto da uno Stato membro.

(737) Analogamente, un'esigenza di servizio pubblico non può sussistere in assenza di un *fallimento del mercato*. L'analisi del fallimento del mercato è suddivisa in due fasi. Innanzitutto occorre esaminare l'offerta di servizi che il mercato proporrebbe in assenza dell'obbligo di servizio pubblico previsto. A tale riguardo, il punto 14 della disciplina SIEG dispone che gli interessi dei prestatori di servizi devono essere presi in debita in considerazione mediante consultazioni pubbliche o qualunque altro strumento adeguato. Occorre poi verificare se una siffatta offerta sia sufficiente per soddisfare la domanda espressa dagli utenti.

(738) Come giustamente sottolineato da Corsica Ferries (considerando (455) e (456)), l'individuazione dell'offerta del mercato non si limita all'offerta constatata ex ante sul mercato, ma deve essere valutata in modo dinamico, esaminando l'offerta del mercato in maniera prospettica. In altri termini, gli Stati membri hanno l'obbligo, quando analizzano un fallimento del mercato, di verificare che l'offerta esistente *e* potenziale (vale a dire quella che un operatore potrebbe mettere in atto, in modo credibile ed entro un termine congruo, in assenza dell'obbligo di servizio pubblico previsto) non sia sufficiente a soddisfare la domanda da parte degli utenti individuata.

(739) D'altro canto, diversamente da quanto affermato da Corsica Ferries (considerando 457), non sussiste alcun obbligo per la Commissione di effettuare un esame approfondito dell'analisi condotta dallo Stato membro in merito all'esistenza di un fallimento del mercato. Come indicato al considerando 728, l'esame della Commissione si limita a un controllo dell'errore manifesto di valutazione.

(740) Nel caso di specie, le autorità francesi si sono interrogate sulla necessità di mantenere contratti di servizio pubblico in relazione ai collegamenti marittimi della Corsica. Hanno ritenuto necessario mantenerli in considerazione delle esigenze di servizio pubblico che hanno individuato. Le sottosezioni seguenti presentano l'analisi della Commissione relativa a ciascuna esigenza di servizio pubblico individuata dalla Francia.

7.3.2.1.1. Esigenza di trasporto marittimo di passeggeri residenti e non residenti in Corsica tra Marsiglia e Propriano

(741) Nel quadro della presente sottosezione, la Commissione esaminerà se l'esigenza di trasporto marittimo di passeggeri residenti e non residenti in Corsica sul collegamento Marsiglia-Propriano risponda i) a una domanda espressa da tali utenti debitamente dimostrata dalla Francia ii) che non poteva essere soddisfatta dall'iniziativa privata.

([247]) Sentenza sopraccitata del 1º marzo 2017, SNCM II, punto 135.

7.3.2.1.1.1. Esistenza di una domanda da parte degli utenti

7.3.2.1.1.1.1. Domanda qualitativa

(1) Sugli strumenti adeguati utilizzati per definire la domanda qualitativa

(742) La Commissione osserva che le autorità francesi hanno individuato la domanda espressa dai passeggeri dei collegamenti marittimi della Corsica, ivi compresa la rotta Marsiglia-Propriano, servendosi di diversi strumenti.

(743) Innanzitutto, le autorità francesi hanno organizzato diverse consultazioni pubbliche per raccogliere informazioni sulla domanda espressa da tali passeggeri.

(744) Una prima consultazione, la consultazione degli utenti (considerando 93), invitava tutti i passeggeri a rispondere a un questionario generale sull'uso dei servizi di trasporto marittimo tra il porto di Marsiglia e i porti della Corsica. Tale questionario era corredato di diversi documenti che informavano gli utenti in merito i) alle caratteristiche principali dei collegamenti marittimi della Corsica, ii) all'approccio adottato dalle autorità francesi per constatare l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico e iii) alla presentazione delle varie categorie di utenti individuate in via preliminare dalla Francia (considerando 95). La Commissione ritiene che l'insieme di tali informazioni consentisse agli utenti di comprendere il contesto in cui erano consultati. Inoltre la consultazione degli utenti rimaneva aperta per un mese, il che corrispondeva a un periodo di tempo congruo. Tale consultazione e i relativi documenti informativi erano accessibili a tutta la popolazione sul sito web della CdC e sono stati poi oggetto di pubblicità sulla stampa locale e regionale (considerando 94, 95 e 366) al fine di garantirne la massima diffusione possibile presso il pubblico.

(745) Il questionario comprendeva una ventina di domande, volte a valutare le esigenze degli utenti per ciascun collegamento marittimo tra il porto di Marsiglia e i porti della Corsica, compreso il collegamento Marsiglia-Propriano. I dettagli delle domande, illustrati alla sezione 3.4.2.1.1.1.1, mostrano che esse consentivano alle autorità francesi di raccogliere informazioni, per ciascun collegamento tra la Corsica e la Francia continentale (ivi compreso il collegamento Marsiglia-Propriano), sulle esigenze dei passeggeri in termini di orari di partenza e di arrivo, di tipi di spostamento (automobile e cabina), di frequenze dei servizi marittimi e di tariffe applicate (considerando 105). Il questionario comprendeva inoltre diverse domande riguardanti l'intercambiabilità (dal punto di vista degli utenti) dei porti continentali (considerando 106) e dei modi di trasporto aereo e marittimo (considerando 107).

(746) Le domande proponevano nel complesso diverse risposte. Alcune domande offrivano all'interessato anche la possibilità di fornire risposte diverse da quelle suggerite. In generale le autorità francesi accettavano qualsiasi contributo libero (considerando 109). Il questionario era quindi sufficientemente aperto da consentire di esprimere diversi punti di vista. Le risposte suggerite apparivano chiare, plausibili e diversificate. A tal proposito, è opportuno respingere l'osservazione di Corsica Ferries secondo cui il questionario era troppo chiuso (considerando 401).

(747) Nella decisione di avvio ([248]), la Commissione si è interrogata sulla possibile distorsione metodologica indotta dal fatto che il questionario era destinato anzitutto agli utenti delle rotte marittime tra il porto di Marsiglia e la Corsica. Tuttavia, dopo un'analisi approfondita, la Commissione osserva che il questionario non presentava una siffatta distorsione, in quanto in diversi casi le domande poste agli utenti riguardavano l'intercambiabilità del porto di Marsiglia con altri porti continentali per i loro trasferimenti dalla/verso la Corsica (considerando 106). Le autorità francesi erano quindi in grado di sapere i) se, con quale frequenza e per quale motivo l'utente confrontasse le traversate disponibili a Marsiglia con quelle disponibili a Tolone e Nizza; ii) se l'utente fosse passato per Tolone e Nizza in caso di ipotetico aumento delle tariffe del trasporto marittimo a Marsiglia; e iii) se e per quale motivo l'utente avesse già utilizzato i porti di Tolone e/o Nizza per viaggiare dalla/verso la Corsica. Ne consegue che le autorità francesi erano in grado di comprendere il grado di intercambiabilità tra i porti continentali, in particolare del porto di Marsiglia con i porti di Tolone e di Nizza.

(748) L'osservazione di Corsica Ferries sulla formulazione delle domande (considerando 400) dovrebbe pertanto essere respinta. Diversamente da quanto afferma, le domande relative ai porti continentali diversi da quello di Marsiglia non erano formulate solo al fine di spiegare la scelta dell'interessato a favore del porto di Marsiglia anziché di altri porti, ma interrogavano altresì gli utenti sui motivi che li hanno indotti a utilizzare i porti di Tolone e/o di Nizza anziché il porto di Marsiglia.

([248]) Decisione di avvio, considerando 283.

(749) Occorre peraltro rammentare che solo i collegamenti tra il porto di Marsiglia e i porti della Corsica erano storicamente oggetto di contratti di servizio pubblico (considerando 69). Nel caso di specie, la Francia poteva quindi legittimamente interrogarsi sulla necessità di mantenere contratti di servizio pubblico tra Marsiglia e i porti della Corsica, cercando di individuare le esigenze attuali degli utenti su tali collegamenti e di capire se altri servizi (aerei o marittimi da altri porti continentali) potessero soddisfare le loro esigenze in condizioni equivalenti a quelle dei collegamenti marittimi tra Marsiglia e la Corsica. Corsica Ferries non spiega in che modo il fatto di prevedere questionari specifici per gli utenti delle rotte tra Tolone e la Corsica, o Nizza e la Corsica, avrebbe potuto consentire di giungere a conclusioni diverse da quelle tratte dalle autorità francesi.

(750) Infine la Commissione osserva che le risposte alla consultazione degli utenti sono state numerose (quasi 1 000 risposte) ([249]), garantendo così alle autorità francesi un campione significativo di osservazioni dirette da parte degli utenti. Corsica Ferries non può pertanto sostenere che il numero di risposte ricevute fosse insufficiente (considerando 402) tenuto conto del numero totale di passeggeri del trasporto marittimo che viaggiano tra la Corsica e la Francia continentale. Corsica Ferries non fornisce alcuna informazione in merito al numero minimo che dovrebbe essere richiesto per utilizzare i dati ottenuti dalla consultazione degli utenti. Ad esempio, è noto che un campione di circa 1 000 persone è sufficiente per condurre un sondaggio con un basso margine di errore su tutta la Francia, la cui popolazione supera i 67 milioni di abitanti ([250]). In ogni caso, la consultazione degli utenti rappresentava solo uno dei vari elementi utilizzati dalle autorità francesi per determinare la domanda qualitativa da parte dei passeggeri.

(751) Quanto al fatto, riferito da Corsica Ferries, che Corsica Linea avrebbe tentato di influenzare le risposte ai questionari invitando i suoi dipendenti a contrassegnare le risposte che avrebbero consentito di assicurare il mantenimento del contratto di servizio pubblico (considerando 403), la Commissione osserva che si tratta di un'accusa particolarmente grave relativa a un atto che può essere oggetto, in base al diritto nazionale, di procedimenti amministrativi e/o penali. Simili affermazioni devono pertanto essere accompagnate da elementi di prova chiari, concreti e validi. Corsica Ferries non adduce però siffatti elementi di prova nelle sue osservazioni. Se è vero che è stato fornito il messaggio di posta elettronica di un dipendente di Corsica Linea, tale messaggio si limitava a condividere un collegamento internet alla consultazione degli utenti. Il messaggio di posta elettronica non indicava il livello gerarchico di tale dipendente, i relativi destinatari o l'esistenza di allegati, cosicché la Commissione non è nella posizione di comprenderne la portata concreta.

(752) Una seconda consultazione, la consultazione dei porti, invitava anche i gestori portuali a presentare le loro osservazioni sui collegamenti marittimi della Corsica, allo scopo di informare le autorità francesi in particolare sul livello di concorrenza dei servizi di trasporto marittimo e sulle capacità dei porti (considerando da 116 a 119). Come indicato al considerando 96, tale consultazione rimaneva aperta per un mese, il che corrispondeva a una durata congrua. Il questionario presentato ai gestori portuali era sufficientemente strutturato da consentire alle autorità francesi di ottenere un quadro completo e dettagliato del funzionamento dei porti interessati. Consentiva inoltre di informare le autorità francesi non solo sulla domanda espressa dagli utenti (attraverso elementi quali il bacino di utenza del porto, le attrezzature messe a disposizione degli utenti del trasporto marittimo, l'accessibilità del porto, ecc.), ma anche sull'offerta di mercato che poteva svilupparsi in modo credibile in assenza di un contratto di servizio pubblico (attraverso una descrizione completa dei servizi e delle capacità disponibili nei porti messe a disposizione delle società di navigazione). Le autorità francesi hanno ricevuto contributi dai porti di Marsiglia, Tolone e Nizza (considerando 120) nonché dai porti corsi attraverso la CCI della Corsica (considerando 124).

(753) Di conseguenza, le autorità francesi hanno condotto consultazioni pubbliche che permettono di tenere conto degli interessi degli utenti.

(754) Inoltre le autorità francesi hanno anche incaricato un consulente economico indipendente, la società Gecodia, di condurre uno studio complementare della domanda da parte degli utenti, parallelamente alle consultazioni pubbliche, al fine di integrare queste ultime (considerando 90). La relazione Gecodia contiene le conclusioni di tale studio. La Commissione osserva che, in virtù del punto 14 della disciplina SIEG, uno studio condotto da un consulente economico indipendente sulla domanda da parte degli utenti di un determinato servizio può costituire uno strumento adeguato per tenere conto degli interessi degli utenti del servizio in questione, in particolare quando tale studio si aggiunge a una consultazione pubblica.

([249]) 300 risposte riguardavano in particolare la rotta Marsiglia-Propriano.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (consultato il 18 ottobre 2024).

(755) Da tali elementi risulta che la Francia si è avvalsa di diversi strumenti, che la Commissione ritiene adeguati ai sensi del punto 14 della disciplina SIEG, per tenere conto degli interessi degli utenti dei servizi in questione.

(2) Sulle conclusioni della Francia riguardo alla domanda qualitativa da parte degli utenti tra Marsiglia e Propriano

(756) La Commissione esaminerà una dopo l'altra le conclusioni delle autorità francesi per quanto riguarda i) la mancanza di intercambiabilità del trasporto marittimo con il trasporto aereo dal punto di vista dei passeggeri, ii) la distinzione tra passeggeri residenti corsi e non residenti, iii) l'intercambiabilità geografica del porto di Marsiglia con Tolone e Nizza, e iv) l'intercambiabilità geografica del porto di Propriano con altri porti della Corsica.

a) Sulla mancanza di intercambiabilità del trasporto marittimo con il trasporto aereo

(757) La Commissione osserva che le autorità francesi hanno ritenuto che la domanda da parte degli utenti in materia di trasporto marittimo tra il continente e la Corsica non potesse essere soddisfatta a condizioni equivalenti dal trasporto aereo e ciò indipendentemente dal collegamento marittimo in esame. La Francia ha escluso l'intercambiabilità tra il trasporto aereo e il trasporto marittimo sulla base di diversi elementi, sintetizzati nei considerando da (127) a (131).

(758) Tra tali elementi, la Commissione osserva in particolare che i risultati della consultazione degli utenti tendono a mostrare l'esclusione di una siffatta intercambiabilità, in quanto la stragrande maggioranza degli intervistati non confronta, o confronta poco, il trasporto aereo e il trasporto marittimo, in particolare per la rotta Marsiglia-Propriano. La Commissione osserva inoltre che nel caso dei collegamenti marittimi della Corsica un numero elevato di passeggeri viaggia con la loro automobile, il che è peraltro confermato da Corsica Ferries nelle sue osservazioni (considerando 420). Dalla relazione Gecodia emerge altresì che i vincoli in termini di tempi di percorrenza e le frequenze di trasporto contribuiscono a tale mancanza di intercambiabilità, in quanto i tempi di percorrenza tra i due modi di trasporto differiscono notevolmente (un'ora per l'aereo e 6-12 ore per la nave) e le frequenze aeree sono più elevate rispetto a quelle marittime.

(759) Sulla base di tali elementi, la Commissione ritiene che una siffatta analisi non paia manifestamente erronea. Inoltre nessuna delle parti interessate ha presentato osservazioni su tale punto. Le autorità francesi potevano quindi escludere un'intercambiabilità tra il trasporto aereo e il trasporto marittimo nel quadro dei collegamenti della Corsica senza incorrere in un errore manifesto di valutazione.

b) Sulla distinzione tra passeggeri residenti e passeggeri non residenti

(760) La Commissione osserva che, sulla base della relazione Gecodia, la Francia ritiene che esistano due categorie di passeggeri che viaggiano tra la Corsica e il continente che esprimono una domanda distinta, vale a dire, da un lato, i passeggeri residenti in Corsica e, dall'altro lato, i passeggeri non residenti (considerando da 132 a 135).

(761) La Francia spiega che tale distinzione deriva dall'esistenza di una tariffa specifica a favore dei residenti in Corsica imposta dalla CdC e applicata anche dalle società di navigazione. Tale distinzione discenderebbe anche da comportamenti diversi tra le due categorie di utenti in termini di utilizzo dei servizi di trasporto marittimo (i passeggeri residenti viaggiano più regolarmente nel corso dell'anno e preferiscono traversate notturne) e di scelta del porto di partenza/arrivo nella Francia continentale (i passeggeri residenti non considerano Marsiglia e Nizza come intercambiabili, a differenza di quelli non residenti).

(762) Nella decisione di avvio, la Commissione aveva ritenuto in via preliminare che tale distinzione non sembrasse viziata da un errore manifesto di valutazione. Tuttavia, dopo un'analisi approfondita degli elementi presentati dalla Francia, la Commissione ritiene che nessuna di dette considerazioni giustificasse tale distinzione.

(763) Anzitutto, l'argomentazione basata sul fatto che i passeggeri residenti beneficiano di una tariffa ridotta per i collegamenti marittimi imposta dal regime OSP 2019 non può dimostrare di per sé l'esistenza di comportamenti diversi nell'utilizzo dei servizi di trasporto marittimo. Tale tariffa infatti è determinata sulla base del luogo di residenza dell'utente e non sulla base del suo utilizzo del servizio in questione. L'esistenza di una siffatta tariffa deriva innanzitutto da una volontà politica della CdC di alleviare i vincoli dell'insularità per tale categoria di passeggeri, senza che tale tariffa dimostri che i residenti assumono un comportamento diverso da quello dei non residenti. L'argomentazione secondo cui le società di navigazione possono applicare per proprio conto tariffe speciali ai residenti è parimenti irrilevante, in quanto i) i servizi esaminati nel caso di specie sono i servizi di trasporto marittimo attivi tra la Corsica e la Francia continentale, e non altre zone geografiche e ii) il regime OSP 2019 impone alle società di navigazione, senza possibilità di scelta, su tutte le rotte dei collegamenti marittimi con la Corsica, di applicare tariffe ridotte per i passeggeri residenti.

(764) Inoltre, per quanto riguarda le argomentazioni secondo cui i) i passeggeri residenti viaggiano durante tutto l'anno (mentre i non residenti viaggiano principalmente in estate) e ii) utilizzano le traversate notturne in misura maggiore rispetto ai passeggeri non residenti (che viaggerebbero piuttosto di giorno), è chiaro che tali elementi non sono manifestamente convincenti. Sul primo punto, la consultazione degli utenti mostra che la maggior parte degli intervistati (residenti e non residenti) viaggia da due a cinque volte l'anno (considerando 112), anche sulla rotta Marsiglia-Propriano, cosicché tali due categorie di passeggeri presentano frequenze di viaggio simili, anche se tendono a viaggiare in momenti diversi dell'anno. Sul secondo punto, la Commissione osserva che, come riconosciuto dalle stesse autorità francesi, la conclusione secondo cui i residenti viaggiano con maggiore frequenza di notte rispetto ai non residenti si applica solo alle rotte tra Tolone e la Corsica. Al contrario, i collegamenti tra Nizza e la Corsica mostrano che di notte viaggia un numero quasi identico di passeggeri residenti e non residenti ([251]). In ogni caso, i risultati della consultazione degli utenti mostrano chiaramente che tutti gli utenti (residenti e non residenti), a prescindere dalla rotta marittima in esame, sono quasi unanimi nel prediligere gli orari di partenza e di arrivo in Corsica in vigore al momento della consultazione degli utenti, in quanto tali orari confermano la propensione dei passeggeri non residenti a optare per le traversate notturne (considerando 112).

(765) Più in generale, i risultati della consultazione degli utenti confermano ampiamente l'esistenza di una domanda omogenea da parte dei passeggeri (considerando 112), a prescindere dal fatto che siano residenti o non residenti, per quanto riguarda l'utilizzo dei servizi di trasporto marittimo, anche sulla rotta Marsiglia-Propriano ([252]).

(766) La Commissione ritiene pertanto, sulla base delle informazioni fornitele dalle autorità francesi, che non sussista alcuna differenza evidente tra le esigenze espresse dai passeggeri residenti e non residenti per quanto riguarda l'utilizzo dei servizi di trasporto marittimo per i collegamenti marittimi della Corsica. La domanda espressa dai passeggeri per l'utilizzo dei servizi di trasporto marittimo nell'ambito dei collegamenti marittimi della Corsica è al contrario molto omogenea.

(767) Tuttavia la Commissione osserva che le autorità francesi hanno aggregato la domanda da parte dei passeggeri residenti e non residenti ai fini dell'analisi del fallimento del mercato (cfr. Tabella 16). Inoltre la CCSP relativa al collegamento Marsiglia-Propriano non prevede alcun obbligo di servizio pubblico specifico per l'una o l'altra categoria di passeggeri: in altri termini, le tratta in modo equivalente, senza riconoscere un'esigenza di servizio pubblico specifica a nessuna di esse.

(768) Pertanto l'errore manifesto di valutazione commesso dalle autorità francesi riguardava una distinzione che non era tale da rimettere in discussione, di per sé, la determinazione dell'esigenza di servizio pubblico sulla rotta Marsiglia-Propriano.

c) Sull'intercambiabilità geografica del porto di Marsiglia con gli altri porti continentali

(769) La Commissione osserva che, per quanto riguarda la scelta del porto continentale di partenza/arrivo (considerando 135), le autorità francesi hanno ritenuto che i passeggeri residenti non operassero distinzioni tra i porti di Marsiglia e Tolone. In altre parole, un passeggero residente che utilizza un collegamento dalla/verso la Corsica può utilizzare indistintamente i porti di Marsiglia e di Tolone per raggiungere la propria destinazione finale. Tuttavia la Francia ha ritenuto che, data la distanza di 200 km che separa Marsiglia e Nizza, i passeggeri

([251]) Nota a piè di pagina n. 78.

([252]) Oltre agli orari di partenza e di arrivo in Corsica e alla frequenza dei viaggi, dalla consultazione degli utenti la Commissione osserva che i passeggeri residenti e non residenti i) esprimono le stesse esigenze in merito alla necessità di viaggiare in automobile e in cabina e ii) esprimono le stesse preferenze per le frequenze delle traversate marittime tra Marsiglia e la Corsica.

residenti non considerino tali due porti come intercambiabili per i viaggi dalla/verso la Corsica. Di conseguenza, la domanda espressa dai passeggeri residenti che ricorrono a un collegamento dalla/verso la Corsica doveva essere intesa come comprensiva della domanda da parte dei passeggeri tra Marsiglia/Tolone e la Corsica e l'analisi del fallimento del mercato tra la Corsica e la Francia continentale doveva essere condotta simultaneamente sui collegamenti verso i porti di Marsiglia e Tolone o provenienti da questi ultimi.

(770) Per quanto riguarda i passeggeri non residenti, la Francia sostiene che tali passeggeri non operavano alcuna distinzione tra i tre porti continentali e che tali tre porti erano completamente intercambiabili, senza tuttavia fornire alcuna giustificazione specifica a sostegno di tale conclusione. Di conseguenza la domanda quantitativa da parte dei passeggeri non residenti doveva essere calcolata in modo aggregato per i tre porti continentali e l'analisi del fallimento del mercato tra la Corsica e la Francia continentale doveva essere condotta simultaneamente sui collegamenti in arrivo ai porti di Marsiglia, Tolone e Nizza o in partenza da tali porti.

(771) La Commissione osserva inoltre che i risultati della consultazione degli utenti mostrano che la maggior parte dei passeggeri (residenti/non residenti) confronta le traversate disponibili a Marsiglia e in altri porti continentali come pure che gran parte di essi ha utilizzato almeno un porto continentale diverso da quello di Marsiglia per i viaggi dalla/verso la Corsica nel 2019 (considerando 113 e 114). In caso di aumento della tariffa marittima a Marsiglia, una maggioranza significativa degli intervistati si sposterebbe a Tolone, mentre una minoranza si recherebbe anche a Nizza. La Commissione osserva tuttavia che tali confronti sono meno frequenti sul collegamento Marsiglia-Propriano (considerando 113), anche nel caso di un ipotetico aumento della tariffa marittima nel porto di Marsiglia (considerando 114). Nel complesso, i risultati mostrano inoltre che i passeggeri non residenti tendono a confrontare meno rispetto ai passeggeri residenti le traversate disponibili nei diversi porti continentali.

(772) La Commissione osserva altresì che, nel quadro della consultazione dei porti, i porti di Tolone e di Marsiglia si sono detti in concorrenza totale tra loro per il trasporto marittimo di passeggeri, con un bacino di utenza costituito da tutta la Francia. Il grado di concorrenza tra il porto di Nizza e quelli di Marsiglia e di Tolone sembra essere inferiore, in quanto il porto di Nizza attira principalmente una clientela regionale (considerando 121 e 122). I gestori di questi tre porti non hanno invece segnalato alcun vincolo particolare rispetto alla possibilità di gestire agevolmente il traffico di passeggeri nelle loro infrastrutture (considerando 123), sebbene il gestore del porto di Tolone non sia in grado di garantire tragitti andata-ritorno quotidiani o settimanali verso la Corsica a causa dell'elevato livello di occupazione delle sue infrastrutture.

(773) La Commissione osserva infine che le città di Marsiglia e Tolone sono distanti circa 60 km, con un tempo di percorrenza stradale e ferroviaria mediamente inferiore a un'ora (considerando 25). Le due città sono molto ben collegate tra loro, grazie a infrastrutture autostradali importanti e collegamenti ferroviari frequenti. Nizza risulta invece molto più lontana da Tolone e Marsiglia, con distanze superiori a 150 km (per un tempo medio di percorrenza stradale o ferroviaria compreso almeno tra 1 ora e 45 minuti e 2 ore tra Tolone e Nizza), nonostante la presenza di infrastrutture stradali e collegamenti ferroviari piuttosto importanti.

(774) La Commissione osserva a tale proposito che una distanza superiore a 100 km, o un tempo di percorrenza superiore a un'ora, tra due infrastrutture può costituire un'indicazione che esclude in linea di principio una concorrenza tra le infrastrutture dal punto di vista degli utenti. La Commissione ritiene ad esempio che il bacino di utenza di un aeroporto comprenda un mercato geografico posto in via di principio entro un raggio di circa 100 chilometri o che richiede tempi di percorrenza di circa 60 minuti in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità ([253]).

(775) Da tali constatazioni possono essere tratte le conclusioni seguenti.

(776) La Commissione ritiene che i porti di Marsiglia e di Tolone siano intercambiabili dal punto di vista dei passeggeri, a prescindere dal fatto che siano residenti o non residenti. La distanza tra i due porti è inferiore a 100 km e i tempi di percorrenza sono inferiori a un'ora. Entrambe le città sono collegate molto bene e regolarmente con infrastrutture stradali e ferroviarie. Le consultazioni degli utenti e dei porti evidenziano anche una forte concorrenza tra i due porti per il trasporto di passeggeri ([254]). In tal senso, le autorità francesi non hanno commesso alcun errore manifesto di valutazione.

([253]) Comunicazione della Commissione intitolata «Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree» (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3, punto 2.2).

([254]) Tale conclusione sembra condivisa anche dal parere dell'autorità garante della concorrenza, paragrafi da 297 a 305.

(777) Per contro, la Commissione ritiene che, sulla base degli elementi che le sono stati presentati, l'intercambiabilità dal punto di vista dei passeggeri, a prescindere dal fatto che siano residenti o non residenti, tra i porti di Marsiglia e di Nizza non sia sufficientemente determinata ([255]).

(778) In primo luogo, la Commissione osserva che la distanza tra Marsiglia e Nizza è ben al di sopra dei 100 km o di un tempo di percorrenza di un'ora. Dovrebbe pertanto essere esclusa in linea di principio l'intercambiabilità del porto di Nizza con il porto di Marsiglia. In secondo luogo, i risultati della consultazione degli utenti e della consultazione dei porti confermano tale tendenza all'assenza di intercambiabilità tra i porti di Nizza e Marsiglia. Lo stesso porto di Nizza sottolinea inoltre che il suo bacino di utenza è solo regionale, a differenza degli altri due porti continentali che è nazionale. In terzo luogo, la relazione Gecodia, che conclude invece che i passeggeri non residenti considerano i tre porti continentali intercambiabili (diversamente dai passeggeri residenti), non fornisce alcuna giustificazione a suffragio di tale conclusione.

(779) Sulla base di tutte le informazioni presentate dalla Francia, la Commissione ritiene che il porto di Nizza non risulti chiaramente intercambiabile rispetto al porto di Marsiglia per i passeggeri, a prescindere dal fatto che siano residenti o non residenti.

(780) Tuttavia la Commissione è del parere che tale errore manifesto non abbia alcuna conseguenza, nel caso di specie, sulla determinazione di un'esigenza di servizio pubblico di trasporto di passeggeri tra Marsiglia e Propriano.

(781) In primo luogo, per quanto riguarda la stima della domanda quantitativa (vale a dire il numero di passeggeri da trasportare), la Commissione osserva che la Francia non ha sovrastimato la domanda quantitativa da parte dei passeggeri che viaggiano tra la Francia continentale e il porto di Propriano, dal momento che il porto di Propriano offriva storicamente solo collegamenti da o verso Marsiglia, escludendo i porti di Tolone e di Nizza. Pertanto il numero totale di passeggeri che viaggiano tra il porto di Propriano e la Francia continentale corrispondeva di fatto al numero di passeggeri sul collegamento Marsiglia-Propriano. La stima della domanda effettuata dalle autorità francesi, basata su dati storici per gli anni 2016-2021 (considerando 150), si limitava al traffico storico tra Marsiglia e Propriano. Ne consegue che le autorità francesi hanno strettamente incluso la domanda tra Marsiglia e Propriano nell'esigenza di servizio pubblico, cosicché l'inclusione o meno dei porti di Tolone e di Nizza nell'ambito di applicazione non aveva alcuna conseguenza nel caso di specie.

(782) Inoltre, e allo stesso modo, tale errore non ha viziato l'analisi del fallimento del mercato, in quanto tale analisi mostrava in ogni caso che nessun operatore era disposto a fornire servizi commerciali tra il porto di Propriano e la Francia continentale (considerando 828). Pertanto, indipendentemente dal grado di intercambiabilità individuato tra i porti continentali per i collegamenti con Propriano, esisteva in ogni caso un fallimento totale del mercato.

d) Sull'assenza di intercambiabilità geografica del porto di Propriano con altri porti della Corsica

(783) La Commissione osserva che, per quanto riguarda la scelta del porto corso di partenza/arrivo dei passeggeri, le autorità francesi non hanno effettuato un'analisi specifica dell'intercambiabilità geografica dei porti della Corsica dal punto di vista degli utenti e, più in particolare, del porto di Propriano con altri porti corsi. Nella denuncia, Corsica Ferries riteneva che i porti di Ajaccio e di Propriano fossero però completamente intercambiabili dal punto di vista dei passeggeri. Nella decisione di avvio, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che ciò non sembrava corrispondere al vero, alla luce del tempo di percorrenza considerevole tra Ajaccio e Propriano e delle particolari caratteristiche topografiche del tragitto tra le due città ([256]).

(784) Le autorità francesi hanno fornito diversi elementi al riguardo nel corso del procedimento formale di indagine, dimostrando a loro parere che il porto di Propriano non è intercambiabile con il porto di Ajaccio e, più in generale, con gli altri porti della Corsica (sezioni 2.1, 2.2 e 4.1.3). Anche alcune parti interessate hanno trasmesso elementi su tale punto, in quanto Corsica Ferries ha insistito sull'intercambiabilità dei porti di Ajaccio e di Propriano mentre Corsica Linea la contesta.

([255]) Poiché l'intercambiabilità dei porti di Tolone e Nizza non è rilevante ai fini della presente decisione, la Commissione non si esprimerà su tale aspetto, tanto più che le autorità francesi non hanno fornito alcun elemento per valutare tale intercambiabilità.

([256]) decisione di avvio, considerando 300.

(785) La Commissione osserva anzitutto che, sulla base degli elementi che le sono stati presentati, il porto di Propriano si trova a una distanza considerevole dai porti di Bastia e L'Île-Rousse (considerando 36 e 37). Pertanto il porto di Propriano non poteva essere considerato intercambiabile con tali altri due porti.

(786) Per quanto riguarda i porti di Ajaccio e di Porto Vecchio, la Commissione rileva che la distanza tra tali porti e Propriano è di circa 70 km. Tuttavia, in entrambi i casi, i tempi di percorrenza raggiungono quasi 1 ora e 30 minuti in automobile e 1 ora e 45 minuti in autobus, con collegamenti quotidiani relativamente poco frequenti (considerando 36 e 37). Pertanto tali tempi lunghi di percorrenza tendono a escludere, in linea di principio, l'intercambiabilità dei porti di Ajaccio e di Porto Vecchio con il porto di Propriano.

(787) La Commissione sottolinea inoltre, al pari delle autorità francesi (considerando 361), che i tempi di percorrenza tra Propriano e Ajaccio/Porto Vecchio sono condizionati dalla tortuosità delle strade che aggrava i fattori di rischio di incidenti stradali, particolarmente elevati in Corsica, la quale registra anche un alto tasso di mortalità stradale (considerando 18). Tali vincoli geografici contribuiscono inoltre ad aumentare i costi legati al carburante, come giustamente sottolineato da Corsica Linea nelle sue osservazioni (considerando 549), che sono particolarmente elevati in Corsica (considerando 21), e ciò in un contesto in cui la regione di Propriano è stata pesantemente colpita da una forte inflazione nel 2022 che ha determinato un aumento del costo della vita quotidiana per gli abitanti della regione di Propriano (considerando 23). Tali elementi oggettivi presentati dalle autorità francesi, che tengono conto dell'interesse degli utenti conformemente al punto 14 della disciplina SIEG, corroborano la constatazione secondo cui non pare manifestamente erroneo ritenere che i porti di Ajaccio e di Porto Vecchio, da un lato, e di Propriano, dall'altro lato, possano essere considerati come non intercambiabili dal punto di vista degli utenti.

(788) La Commissione osserva inoltre che, sebbene la consultazione degli utenti non prevedesse domande specifiche sull'intercambiabilità geografica dei porti della Corsica, i risultati di tale consultazione hanno fornito alcune indicazioni al riguardo. Infatti, come indicato ai considerando 113 e 114, se i passeggeri tendono in generale a confrontare le traversate disponibili nei diversi porti continentali verso la Corsica, tali risultati variano a seconda della rotta. Per quanto riguarda il collegamento Marsiglia-Propriano, risulta che la maggior parte degli intervistati che utilizzano la rotta Marsiglia-Propriano (oltre il 60 %) non ha utilizzato altri servizi di trasporto marittimo da/verso altri porti continentali nel 2019 come alternativa (quali, ad esempio, le rotte Tolone-Ajaccio o Tolone-Porto Vecchio) e che oltre il 50 % di essi non confronta mai le traversate disponibili nei porti continentali da/verso Propriano, a differenza di quanto avviene per le altre rotte dalla/verso la Corsica.

(789) Tenuto conto del fatto che il porto di Propriano dispone di un solo collegamento con il continente (Marsiglia), tali risultati tendono quindi a mostrare che gli utenti non confrontano, a fortiori, la rotta Marsiglia-Propriano con traversate alternative disponibili in altri porti continentali, come Tolone-Ajaccio o Tolone-Porto Vecchio, per recarsi a Propriano e viceversa.

(790) Sulla base di tutte queste considerazioni, la Commissione ritiene che non sia manifestamente errato da parte delle autorità francesi ritenere nel caso di specie che i porti di Propriano e Ajaccio/Porto Vecchio non siano intercambiabili dal punto di vista degli utenti ([257]).

(791) Le osservazioni presentate da Corsica Ferries, che si limitano a contestare la mancanza di intercambiabilità solamente tra Ajaccio e Propriano, non sono atte a modificare tale conclusione.

(792) In primo luogo, osservando che la distanza tra Propriano e Ajaccio è di soli 70 km e che tale distanza è trascurabile per passeggeri prevalentemente automuniti (considerando 420), Corsica Ferries basa l'intercambiabilità tra i due porti esclusivamente sulla distanza che li separa. Tuttavia la distanza tra i due porti rappresenta solo uno dei fattori che consentono di stabilirne il grado di intercambiabilità.

([257]) A tale riguardo occorre ricordare che il questionario utilizzato nel quadro della consultazione degli utenti comprendeva domande sull'utilizzo dei servizi di trasporto marittimo sull'intera rotta (ad esempio Marsiglia-Ajaccio), tenendo conto in tal modo delle esigenze e delle preferenze degli utenti al contempo alla partenza dal porto di Marsiglia o all'arrivo a quest'ultimo e alla partenza dai porti della Corsica o all'arrivo a questi ultimi. Analogamente, le domande relative all'intercambiabilità tra il trasporto aereo e il trasporto marittimo riguardavano parimenti gli utenti in partenza dal continente o in partenza dalla Corsica. La questione dell'intercambiabilità geografica dei porti della Corsica rappresentava quindi l'unico aspetto mancante nella consultazione degli utenti e nella relazione Gecodia, senza che fosse tuttavia possibile concludere, sulla base degli elementi presentati dalle autorità francesi, che tale omissione costituisse un errore manifesto di valutazione.

(793) In secondo luogo, Corsica Ferries ritiene sbagliato considerare che un tempo di percorrenza di circa un'ora ostacolerebbe l'intercambiabilità dei due porti (considerando 421). Tuttavia il tempo di percorrenza tra i porti di Ajaccio e Propriano non è di circa un'ora, bensì di 1 ora e 30 minuti in automobile e di 1 ora e 45 minuti in autobus (considerando da 36 a 37) e quindi molto più lungo ([258]).

(794) In tale contesto, Corsica Ferries fa notare che le autorità francesi avrebbero ritenuto che tempi di percorrenza più lunghi tra Marsiglia e Nizza o Tolone e Nizza non ostassero a riconoscere un'intercambiabilità tra tali porti (considerando 422). Tuttavia la Commissione è dell'avviso che l'analisi dell'intercambiabilità geografica dei porti continentali non sia pertinente ai fini dell'esame dell'intercambiabilità geografica dei porti della Corsica, in quanto quest'ultima deve essere oggetto di un'analisi specifica rispetto alle circostanze e alle peculiarità dell'isola. In ogni caso, la Commissione ritiene che l'analisi del grado di intercambiabilità dei porti continentali effettuata nella relazione Gecodia non fosse sufficientemente rigorosa per i motivi esposti al considerando 780.

(795) In terzo luogo, Corsica Ferries osserva che i residenti situati a metà strada tra Ajaccio e Propriano (in particolare a Grosseto-Prugna) consideravano i due porti intercambiabili (considerando 423). La Commissione osserva tuttavia che l'analisi del bacino di utenza di un porto richiede di considerare tutti gli utenti che rientrano in tale zona e non solo quelli che si trovano ai confini della stessa e che, per definizione, possono entrare in contatto con un altro bacino di utenza. È infatti intrinseco a qualsiasi bacino di utenza avere dei confini, in prossimità dei quali gli utenti potrebbero ricorrere a una o più infrastrutture diverse oppure uno o più servizi diversi ([259]). In ogni caso, Corsica Ferries non dimostra che i residenti di Grosseto-Prugna costituiscono la maggioranza, o almeno una minoranza non trascurabile, dei passeggeri che utilizzano i servizi di trasporto marittimo nel porto di Propriano.

(796) In quarto luogo, la Commissione osserva che, come affermato nella decisione di avvio ([260]) e senza essere contestata su tale punto da Corsica Ferries, la circostanza per cui i passeggeri che normalmente si imbarcano a Propriano dovrebbero necessariamente recarsi ad Ajaccio per raggiungere il continente nei giorni in cui non è previsto alcun tragitto andata-ritorno al porto di Propriano non discenderebbe, dal punto di vista del passeggero, da una scelta di recarsi a uno o all'altro porto, bensì dalla necessità di recarsi ad Ajaccio a causa della mancanza di un'offerta a Propriano. Diversamente da quanto sostenuto da Corsica Ferries (considerando 424), tale circostanza non può pertanto essere considerata come un elemento pertinente per valutare l'intercambiabilità dei due porti.

(797) Infine, per quanto riguarda il fatto che le stesse autorità francesi avrebbero riconosciuto l'intercambiabilità dei porti di Propriano e di Ajaccio per il trasporto di passeggeri nel 2018 nel quadro di una perizia giudiziaria disposta da un organo giurisdizionale nazionale (considerando 425), occorre osservare che tale circostanza non è pertinente, in quanto riguarda misure diverse da quelle esaminate nel caso di specie. Infatti è opportuno ricordare che la perizia giudiziaria in questione riguardava l'intercambiabilità dei porti di Propriano e di Ajaccio in considerazione del servizio complementare istituito nel quadro della CCSP 2007-2013 per il periodo estivo e il cui finanziamento costituiva un aiuto di Stato incompatibile (considerando 67).

(798) Sono pertanto erronee le argomentazioni di Corsica Ferries secondo cui tale perizia giudiziaria riguardava i) i collegamenti marittimi della Corsica e obblighi di servizio pubblico simili a quelli previsti dalle CCSP nonché ii) un periodo recente durante il quale non sono intervenute modifiche sostanziali nel mercato dei collegamenti marittimi (considerando 426). Le CCSP infatti non prevedono un servizio complementare come quello previsto dalla CCSP 2007-2013.

([258]) Corsica Ferries sostiene tra l'altro che Grosseto-Prugna, a metà strada tra Ajaccio e Propriano, si trova a 40 minuti da Ajaccio e a 45 minuti da Propriano. Secondo tali stime, il tempo totale di percorrenza è pertanto di 85 minuti, ossia 1 ora e 25 minuti.

([259]) Ad esempio, supponendo che due infrastrutture distino circa 400 km l'una dall'altra, gli utenti situati a metà strada tra le due infrastrutture (ossia a 200 km dall'una e dall'altra) potrebbero considerarle intercambiabili, a parità di tutte le altre condizioni. Ciò non significa tuttavia che le due infrastrutture siano intercambiabili tra loro unicamente a motivo di tale circostanza.

([260]) Decisione di avvio, considerando 301.

(799) Inoltre la lettera fornita da Corsica Ferries nell'allegato 8 delle sue osservazioni non fornisce alcun elemento di fatto o di diritto quanto ai motivi che hanno indotto il perito a considerare un'intercambiabilità tra i porti di Ajaccio e di Propriano, cosicché la Commissione non è nella posizione di includere tali elementi nella propria analisi. La lettera citata menziona unicamente il fatto che le parti «*erano d'accordo*» sull'esistenza di tale intercambiabilità. Tuttavia, nel quadro del presente caso, le autorità francesi contestano l'intercambiabilità tra i porti di Ajaccio e di Propriano (sezione 4.1.3) e hanno presentato una serie di elementi oggettivi a sostegno di tale posizione, sui quali la Commissione è tenuta a esprimersi in virtù dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Nessuno degli elementi avanzati da Corsica Ferries nelle sue osservazioni è atto a stabilire il carattere manifestamente erroneo degli elementi apportati dalla Francia in merito alla mancanza di intercambiabilità tra i porti di Ajaccio e di Propriano.

e) Conclusioni sulla domanda qualitativa da parte dei passeggeri

(800) In conclusione, da tutto quanto precede risulta che le autorità francesi hanno fatto ricorso a strumenti adeguati per individuare la domanda qualitativa da parte dei passeggeri tra Marsiglia e Propriano, conformemente al punto 14 della disciplina SIEG.

(801) Tali strumenti hanno consentito di mettere in evidenza le esigenze degli utenti per quanto riguarda l'utilizzo dei servizi di trasporto marittimo, sebbene le autorità francesi abbiano commesso un errore di valutazione distinguendo tra passeggeri residenti in Corsica e non residenti, benché la domanda da parte di tali due categorie sembrasse ampiamente omogenea. In ogni caso tale errore non si ripercuote in alcun modo sull'analisi dell'esigenza di servizio pubblico effettuata dalle autorità francesi con riferimento al collegamento Marsiglia-Propriano.

(802) Inoltre, sebbene abbiano giustamente stabilito l'intercambiabilità geografica dei porti di Marsiglia e di Tolone dal punto di vista degli utenti, le autorità francesi non hanno effettuato un'analisi rigorosa dell'intercambiabilità dei porti di Marsiglia e di Nizza. Un simile errore non è tuttavia tale da incidere sull'analisi dell'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico tra Marsiglia e Propriano.

(803) Infine gli elementi presentati dalle autorità francesi sono sufficientemente plausibili da escludere qualsivoglia errore manifesto di valutazione rispetto alla mancanza di intercambiabilità tra il porto di Propriano e gli altri porti della Corsica.

7.3.2.1.1.1.2. Domanda quantitativa

(804) Al fine di quantificare la domanda da parte dei passeggeri per ciascuna delle rotte marittime tra Marsiglia e la Corsica, ivi compreso il collegamento Marsiglia-Propriano, la Commissione osserva che le autorità francesi hanno segnatamente elaborato proiezioni per il periodo corrente dal 2023 al 2030 prendendo come riferimento i dati relativi al 2019, in quanto gli anni 2020 e 2021 risultavano influenzati dalla pandemia di COVID-19 (considerando 150) ([261]). In altre parole, le autorità francesi hanno preso in considerazione l'anno più recente in cui il mercato del trasporto marittimo di passeggeri nel quadro dei collegamenti marittimi ha funzionato normalmente. Secondo la Commissione, tale scelta non è influenzata negativamente da un errore manifesto di valutazione.

(805) Inoltre, per stimare la domanda futura nel periodo in esame, le autorità francesi hanno applicato un tasso di crescita annuo medio tratto da fonti ufficiali, vale a dire il tasso di crescita annuo medio pubblicato dal ministero della Transizione ecologica per la domanda di trasporto fino al 2030, calcolato sulla base dei dati disponibili nel 2021 (considerando 150). La Commissione osserva che tale tasso di crescita annuo medio è stato calcolato proprio per fornire alle autorità locali proiezioni in termini di trasporto nel quadro di progetti che implicano i trasporti, come nel caso di specie. Le autorità francesi potevano quindi utilizzare tale tasso di crescita annuo medio senza incorrere in un errore manifesto di valutazione, tanto più che tale tasso è stato adeguato per tener conto della situazione specifica della Corsica, a sua volta considerata negli studi del ministero della Transizione ecologica.

(806) Le parti interessate non hanno presentato osservazioni al riguardo.

([261]) La Commissione osserva inoltre che i dati relativi al 2022 non erano ancora disponibili quando le autorità francesi hanno condotto le loro analisi dell'esigenza di servizio pubblico.

(807) Ne consegue che la Francia non ha commesso alcun errore manifesto di valutazione nell'analisi della domanda quantitativa di trasporto dei passeggeri tra Marsiglia e Propriano.

7.3.2.1.1.2. Esistenza di un fallimento del mercato

7.3.2.1.1.2.1. Individuazione dell'offerta di mercato in assenza di un contratto di servizio pubblico

(1) Sugli strumenti adeguati utilizzati dalla Francia per individuare l'offerta di mercato

(808) La Commissione osserva che le autorità francesi hanno avviato la consultazione degli operatori invitando tutti gli operatori marittimi interessati a pronunciarsi sui servizi che avrebbero offerto in assenza di eventuali contratti di servizio pubblico tra la Corsica e la Francia continentale. La consultazione degli operatori prevedeva una durata di cinque settimane ed era accessibile sul sito web della CdC a qualsiasi operatore che desiderava prendervi parte (considerando 97).

(809) La consultazione degli operatori prevedeva un questionario sulle caratteristiche dei servizi commerciali che gli operatori avrebbero proposto di attuare. Il questionario era corredato di diversi documenti che informavano gli operatori in merito i) alle principali caratteristiche dei collegamenti marittimi con la Corsica, ii) all'approccio adottato dalle autorità francesi per stabilire l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico, iii) alle varie categorie di utenti individuate in via preliminare dalla Francia e iv), in sintesi, ai risultati della consultazione degli utenti (considerando 98). L'insieme delle informazioni presentate consentiva quindi agli operatori di comprendere il contesto in cui erano consultati.

(810) Il questionario sottoposto agli operatori li invitava in particolare a illustrare nel dettaglio le caratteristiche dei servizi commerciali che avrebbero offerto (considerando da 163 a 165), per consentire alle autorità francesi di comprendere: il numero di collegamenti che sarebbero stati offerti; la loro frequenza; la capacità e le caratteristiche delle navi utilizzate; gli orari di partenza e di arrivo; i servizi offerti a bordo; i periodi dell'anno durante i quali sarebbe stato prestato il servizio; se i servizi avrebbero previsto scali o meno, ecc. La Commissione osserva che tali domande ricalcavano quelle poste nel quadro della consultazione degli utenti (orari, frequenza, navi dotate di cabine e capacità delle navi, periodi dell'anno, porti di partenza/arrivo, ecc.).

(811) Pertanto le autorità francesi erano in grado di confrontare l'offerta proposta dagli operatori con le caratteristiche della domanda espressa dagli utenti per constatare l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico. Ne consegue che non è corretto affermare, come fa Corsica Ferries (considerando (461)), che il questionario si limitava solo a invitare gli operatori a descrivere i servizi che questi ultimi avrebbero effettuato per soddisfare le esigenze di continuità territoriale. Al contrario, il questionario chiedeva, in sintesi, una descrizione completa dell'offerta di mercato, sia esistente che potenziale, che gli operatori avrebbero potuto attuare in assenza di un contratto di servizio pubblico. La Commissione osserva peraltro che Corsica Ferries, nella sua risposta alla consultazione degli operatori, lamentava la granularità delle domande (considerando 169).

(812) Risulta altresì da tali elementi che Corsica Ferries non può fondatamente sostenere che le autorità francesi non abbiano definito uno scenario controfattuale trasparente e obiettivo (considerando 459).

(813) Inoltre la Commissione osserva che le autorità francesi hanno anche fatto ricorso alla consultazione dei porti, che consentiva di raccogliere informazioni pertinenti sulla capacità e sui servizi offerti dai porti alle società di navigazione (considerando 752).

(814) Ne consegue che le autorità francesi hanno svolto consultazioni pubbliche adeguate che permettono di tener conto degli interessi dei prestatori di servizi, conformemente al punto 14 della disciplina SIEG.

(2) Sulle conclusioni della Francia relative all'individuazione dell'offerta di mercato

(815) La Commissione osserva che tre operatori hanno risposto alla consultazione degli utenti (considerando 166). Corsica Linea e La Méridionale hanno dichiarato che non avrebbero fornito alcun servizio commerciale in assenza di contratti di servizio pubblico (considerando 167). Corsica Ferries ha presentato alle autorità francesi l'offerta commerciale che avrebbe proposto in assenza di eventuali contratti di servizio pubblico (considerando da 170 a 173).

(816) Nelle sue osservazioni, Corsica Ferries ritiene, in sostanza, che le dichiarazioni di Corsica Linea e La Méridionale non fossero credibili e che le autorità francesi avrebbero dovuto quindi analizzare tali dichiarazioni in modo più approfondito (considerando 464 e 465).

(817) In via preliminare, la Commissione ricorda che, in virtù del punto 14 della disciplina SIEG e dell'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio quale interpretato dalla giurisprudenza (sentenza SNCM II), gli Stati membri dispongono di un ampio margine di discrezionalità per scegliere gli strumenti adeguati ai fini dell'analisi di un possibile fallimento del mercato. A tal proposito, possono organizzare una consultazione pubblica (considerando 737) per raccogliere i pareri degli operatori sulla capacità del mercato di soddisfare una domanda individuata dalle autorità pubbliche. Tale punto non è stato contestato da nessuna delle parti interessate.

(818) La Commissione osserva che, nel caso di specie, le autorità francesi hanno organizzato una consultazione pubblica degli operatori il cui contenuto consentiva loro di raccogliere informazioni precise e complete sull'offerta di mercato che si sarebbe sviluppata nell'ambito dei collegamenti marittimi della Corsica, nel quadro del regime OSP 2019, in assenza di eventuali contratti di servizio pubblico (sezione 3.4.2.2.1).

(819) Quando una consultazione pubblica completa e precisa è organizzata da uno Stato membro, gli operatori sono liberi di parteciparvi o meno e, se decidono di parteciparvi, devono farlo sulla base del principio di buona fede. Sono pertanto tenuti a fornire informazioni corrette e complete allo Stato membro per consentirgli di analizzare nel modo più dettagliato possibile l'offerta di mercato che sarebbe proposta in assenza di obblighi di servizio pubblico.

(820) Nel caso di specie, per quanto riguarda l'*offerta di mercato esistente* avanzata da Corsica Linea e La Méridionale, la Commissione rileva che, sulla base delle informazioni fornite dalle autorità francesi e dalle parti interessate, alla data di aggiudicazione delle CCSP (vale a dire il 20 dicembre 2022), né Corsica Linea né La Méridionale fornivano servizi commerciali che esulavano da contratti di servizio pubblico su una o più rotte tra la Corsica e la Francia continentale. Tali società operavano unicamente servizi commerciali di trasporto marittimo internazionale tra la Francia e l'Africa settentrionale. Corsica Ferries non fornisce alcun elemento nelle sue osservazioni che dimostri il contrario. La società si limita a fornire informazioni su servizi effettivamente offerti, sia da Corsica Linea che dalla società La Méridionale, nel 2023 e 2024, vale a dire dopo la data di aggiudicazione delle CCSP (considerando 465). Pertanto le autorità francesi non potevano basarsi su un'analisi dell'offerta privata esistente proposta da Corsica Linea o La Méridionale.

(821) Per quanto riguarda le *offerte potenziali* che La Méridionale e Corsica Linea avrebbero potuto proporre, lo studio BRG 1 fornito da Corsica Ferries indica che Corsica Linea aveva presentato all'OTC un piano di trasporto nel giugno 2022 che informava della sua intenzione di avviare, nel corso del 2023, 19 tragitti andata-ritorno tra Marsiglia e Propriano, 5 tragitti andata-ritorno tra Marsiglia e Ajaccio e 10 tragitti andata-ritorno tra Marsiglia e L'Île-Rousse. Tuttavia è giocoforza constatare che tale piano di trasporto i) non riguardava La Méridionale; ii) è stato presentato oltre tre mesi dopo la consultazione degli operatori e la determinazione dell'esigenza di servizio pubblico da parte della Francia, mentre le procedure di aggiudicazione delle CCSP erano già state avviate il 6 maggio 2022; iii) riguardava operazioni previste solo per l'anno 2023, mentre la consultazione degli operatori mirava ad analizzare l'offerta di mercato per il periodo 2023-2028. Tenuto conto dei limiti citati, tale circostanza non può di per sé essere sufficiente a dimostrare che le dichiarazioni di Corsica Linea non erano credibili. In ogni caso, Corsica Ferries non dimostra in che modo tale piano di trasporto, che peraltro riguarda una serie di tragitti andata-ritorno trascurabili e occasionali, avrebbe potuto influenzare l'analisi del fallimento del mercato condotta dalle autorità francesi.

(822) Inoltre non è possibile contestare alle autorità francesi di non aver effettuato un'analisi approfondita delle risposte ricevute nell'ambito della consultazione degli operatori se, in quel momento, non disponevano di alcun elemento che indicasse che le dichiarazioni in questione erano manifestamente errate. Il rimando da parte di Corsica Ferries al punto 369 del parere dell'autorità garante della concorrenza (considerando 464) non è pertinente al riguardo, in quanto non fornisce alcuna prova in tal senso. Da un lato, tale parere verteva sulla determinazione dell'esigenza di servizio pubblico effettuata nell'ambito delle CCSP 2019-2020 e non delle misure di cui trattasi. Dall'altro lato, tale parere proponeva il ricorso a una metodologia alternativa a una consultazione pubblica. Tuttavia, come indicato al considerando 814, nel caso di specie la consultazione degli operatori rappresentava uno strumento adeguato per analizzare il fallimento del mercato, senza che le autorità francesi fossero tenute a utilizzare, ai sensi della disciplina SIEG, altri strumenti a tal fine.

(823) Inoltre il mero fatto che Corsica Linea e La Méridionale abbiano fornito risposte identiche alla consultazione degli operatori non è atto a dimostrare l'esistenza di un conflitto di interessi che le riguarda o di un coordinamento tra le due. Allo stesso modo, il mero fatto che Corsica Linea e La Méridionale siano i concessionari uscenti non è di per sé un motivo per dubitare della credibilità delle risposte fornite da tali operatori durante la consultazione degli operatori, né per impedire loro di partecipare a tale consultazione (considerando 466). A tale riguardo, per quanto concerne l'affermazione secondo cui la partecipazione azionaria di Corsica Linea impediva a quest'ultima di partecipare alla consultazione a causa di un conflitto di interessi (considerando 462 e 463), la Commissione osserva che nulla, nelle osservazioni di Corsica Ferries, consente di concludere che gli azionisti di Corsica Linea fossero «*i principali clienti dei collegamenti marittimi della Corsica per il trasporto di merci*». La Commissione osserva inoltre che l'articolo 14 della direttiva 2006/123/CE non vieta agli operatori concorrenti di partecipare a una consultazione pubblica, come nel caso di specie. In ogni caso, Corsica Ferries non dimostra come il divieto per Corsica Linea di partecipare alla consultazione degli operatori avrebbe consentito alle autorità francesi di giungere a una conclusione diversa sull'esame del fallimento del mercato.

(824) Infine, diversamente da quanto sostenuto da Corsica Ferries al considerando 467, Corsica Linea e La Méridionale non si sono limitate a formulare dichiarazioni generali e astratte, senza alcun contesto o prive di qualsivoglia consultazione. La Commissione ricorda che la consultazione degli operatori invitava questi ultimi a illustrare nel dettaglio l'offerta di mercato che avrebbero fornito in assenza di contratti di servizio pubblico. Avendo dichiarato che non avrebbero fornito alcun servizio commerciale, Corsica Linea e La Méridionale non potevano fornire i dettagli dei servizi che avrebbero proposto in assenza di CCSP.

(825) Da quanto precede risulta che le autorità francesi non hanno commesso alcun errore manifesto di valutazione nell'individuare l'offerta di mercato che sarebbe stata proposta per il trasporto marittimo di passeggeri nell'ambito dei collegamenti marittimi della Corsica in assenza di contratti di servizio pubblico.

7.3.2.1.1.2.2. Analisi del fallimento del mercato

(826) La Commissione osserva che le autorità francesi hanno concluso che sussisteva un fallimento totale del mercato tra il porto di Propriano e i porti di Marsiglia e di Tolone (essendo questi ultimi intercambiabili), in quanto Corsica Ferries non avrebbe offerto alcun servizio commerciale tra Marsiglia/Tolone e Propriano (considerando 169 e 174).

(827) Nelle osservazioni di Corsica Ferries, quest'ultima non contesta la lettura effettuata dalle autorità francesi della sua offerta commerciale. Ritiene solo che i porti di Ajaccio e di Propriano siano intercambiabili, per cui l'offerta che avrebbe attuato tra il porto di Ajaccio e il continente sarebbe stata sufficiente a soddisfare la domanda da/verso Propriano. La Commissione respinge tuttavia tale argomentazione per i motivi esposti nei considerando da 783 a 799.

(828) Ne consegue che le autorità francesi non hanno commesso errori manifesti di valutazione considerando l'esistenza di un fallimento del mercato tra il porto di Propriano e il porto di Marsiglia.

7.3.2.1.1.3. Conclusione sull'esistenza di un'esigenza di trasporto marittimo di passeggeri tra Marsiglia e Propriano

(829) Da tutto quanto precede risulta che le autorità francesi non hanno commesso un errore manifesto di valutazione nel constatare l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico tra Propriano e Marsiglia, in quanto la domanda di trasporto espressa e quantificata dalle autorità francesi non poteva essere soddisfatta dall'offerta di mercato individuata.

7.3.2.1.2. Esigenza di trasporto marittimo di passeggeri-pazienti

(830) Nel quadro della presente sottosezione, la Commissione esaminerà se l'esigenza di trasporto marittimo di passeggeri-pazienti su ciascuno dei collegamenti tra i porti della Corsica e il porto di Marsiglia i) risponda a una domanda espressa da tali utenti, debitamente dimostrata dalle autorità francesi, ii) che non poteva essere soddisfatta dall'offerta di mercato in assenza di contratti di servizio pubblico stipulati a tal fine dalle autorità francesi.

7.3.2.1.2.1. Esistenza di una domanda da parte degli utenti

7.3.2.1.2.1.1. Domanda qualitativa

(1) Sugli strumenti adeguati utilizzati per definire la domanda qualitativa

(831) La Commissione osserva che le autorità francesi hanno cercato di individuare la domanda espressa dai passeggeri-pazienti ricorrendo a diversi strumenti.

(832) Innanzitutto, le autorità francesi hanno organizzato diverse consultazioni pubbliche per raccogliere informazioni sulla domanda espressa da tali passeggeri.

(833) Una prima consultazione, la consultazione degli utenti (considerando 93), invitava i passeggeri-pazienti a rispondere a un questionario sull'uso dei servizi di trasporto marittimo nell'ambito dei collegamenti della Corsica. Tale questionario presentava le stesse caratteristiche di quello sottoposto all'insieme dei passeggeri (considerando da 744 a 746) e conteneva anche domande più precise sulle esigenze e sulle preferenze dei passeggeri-pazienti (considerando 108). Di conseguenza, la consultazione degli utenti consentiva di tenere in debito conto gli interessi dei passeggeri-pazienti e la Commissione rimanda, al riguardo, alla sua analisi esposta nei considerando da 746 a 751. Tale consultazione si è rivelata tuttavia infruttuosa, in quanto le autorità francesi hanno ricevuto un numero limitato di risposte al questionario (considerando 111).

(834) Una seconda consultazione, la consultazione dei porti, invitava anche i gestori portuali a presentare le loro osservazioni sui collegamenti marittimi, allo scopo di informare le autorità francesi segnatamente sul livello di concorrenza dei servizi di trasporto marittimo nell'ambito dei collegamenti marittimi e sulle capacità di tali porti (considerando da 116 a 119 e 752).

(835) Infine le autorità francesi hanno anche incaricato un consulente economico indipendente, la società Gecodia, di condurre uno studio complementare della domanda da parte degli utenti, parallelamente alle consultazioni pubbliche, al fine di integrare queste ultime (considerando 90 e 754). La relazione Gecodia contiene le conclusioni relative a tale studio, in particolare sulla domanda da parte dei passeggeri-pazienti. Considerato che la consultazione degli utenti si è rivelata infruttuosa relativamente alla domanda espressa dai passeggeri-pazienti, le autorità francesi si sono basate esclusivamente sulla relazione Gecodia per determinare la domanda espressa da tali utenti. La relazione Gecodia ha stimato la domanda qualitativa (e quantitativa) sulla base di molti dati raccolti, in particolare, presso agenzie sanitarie e previdenziali.

(836) Da tali elementi risulta che la Francia si è avvalsa di diversi strumenti, che la Commissione ritiene adeguati ai sensi del punto 14 della disciplina SIEG, per tenere conto degli interessi degli utenti dei servizi in questione.

(2) Sulle conclusioni della Francia sulla domanda qualitativa

(837) La Commissione esaminerà ora le conclusioni cui è giunta la Francia in merito i) alla mancanza di intercambiabilità del trasporto marittimo con il trasporto aereo dal punto di vista dei passeggeri-pazienti; ii) all'intercambiabilità geografica del porto di Marsiglia con quelli di Tolone e Nizza; e iii) all'intercambiabilità geografica dei porti della Corsica.

a) Sulla mancanza di intercambiabilità del trasporto marittimo con il trasporto aereo

(838) La Commissione osserva che le autorità francesi hanno ritenuto che la domanda da parte degli utenti in materia di trasporto marittimo tra il continente e la Corsica non potesse essere soddisfatta a condizioni equivalenti dal trasporto aereo e ciò indipendentemente dal collegamento marittimo in esame. Le autorità francesi hanno escluso l'intercambiabilità tra il trasporto aereo e il trasporto marittimo sulla base di diversi elementi, sintetizzati nei considerando da 127 a 131.

(839) La Commissione osserva infatti che tale intercambiabilità è esclusa nel caso dei passeggeri-pazienti che viaggiano via mare, dal momento che il modo di trasporto è imposto dalla prescrizione del medico in funzione delle condizioni del paziente e del suo livello di autonomia (considerando 141 e 142).

(840) La Commissione ritiene pertanto che tale analisi non sia viziata da un errore manifesto di valutazione. Le parti interessate non hanno presentato osservazioni al riguardo.

b) Sulla mancanza di intercambiabilità geografica dei porti continentali

(841) La Commissione osserva anzitutto che, per quanto riguarda i passeggeri-pazienti, l'esigenza di trasporto marittimo riguarda i) passeggeri residenti in Corsica ii) che devono recarsi sul continente per ricevervi cure non disponibili sull'isola (considerando da 143 a 144) iii) ricorrendo al trasporto marittimo se la prescrizione medica impone tale modo di trasporto (considerando da 141 a 142). La Commissione osserva pertanto che i passeggeri-pazienti esprimono un'esigenza imperativa di recarsi nella Francia continentale per ricevervi cure adeguate.

(842) La Commissione osserva poi che, per ottenere il rimborso delle spese di trasporto eventualmente sostenute per lo spostamento, i passeggeri-pazienti devono soddisfare una determinata serie di condizioni stabilite dal CSS (considerando da 137 a 139). In particolare, il regime giuridico applicabile (articolo R.310-10-5 del CSS) prevede che il rimborso delle spese di trasporto sia calcolato in base alla distanza tra il punto di presa in carico del paziente e la struttura sanitaria prescritta adeguata più vicina. In altre parole, i passeggeri-pazienti devono privilegiare il tragitto più breve tra la loro presa in carico in Corsica e la struttura sanitaria prescritta sul continente. Come sottolineato dalle autorità francesi, è ragionevole, in tali circostanze, ritenere che i passeggeri-pazienti siano molto sensibili alle distanze percorse tra tali due punti e tendano pertanto a favorire, per il loro viaggio via mare, il porto continentale più vicino alla struttura sanitaria presso cui devono recarsi. Di conseguenza, i passeggeri-pazienti non sembrano disposti a confrontare le traversate disponibili verso i diversi porti continentali e pertanto nessuno di tali porti continentali sembra intercambiabile dal punto di vista di tali utenti.

(843) Infine la Commissione osserva che, sulla base dei dati ottenuti dagli organismi previdenziali (CPAM), nella stragrande maggioranza dei casi si tratta di trasporti marittimi verso Marsiglia, in cui si concentra la maggior parte delle strutture sanitarie prescritte dai medici ai passeggeri-pazienti (considerando 147 e 148). I dati presentati dalle autorità francesi confermano pertanto che la domanda espressa dai passeggeri-pazienti si concentra dal/verso il porto di Marsiglia.

(844) Sulla base di tali elementi, la Commissione ritiene che le autorità francesi non abbiano commesso alcun errore manifesto di valutazione nel ritenere che i passeggeri-pazienti non considerino i porti continentali tra loro intercambiabili, compresi Marsiglia e Tolone, in ragione delle loro esigenze specifiche.

(845) Le osservazioni presentate da Corsica Ferries non possono influire su tale conclusione.

(846) In primo luogo, Corsica Ferries ritiene che l'esigenza di servizio pubblico individuata dalle autorità francesi non si limiti ai soli passeggeri-pazienti le cui spese di trasporto possono essere rimborsate dal sistema di previdenza sociale, ma contempla tutti i passeggeri-pazienti, compresi quelli i cui spostamenti non possono essere rimborsati dal sistema di previdenza sociale e che non hanno alcun vincolo normativo rispetto al viaggio che devono effettuare (considerando da 407 a 409). Corsica Ferries sottolinea che in molti casi i passeggeri-pazienti effettuano spostamenti per motivi medici che non sono rimborsabili da parte del sistema di previdenza sociale.

(847) La Commissione osserva tuttavia che Corsica Ferries non documenta, né quantifica o specifica, i «molti casi» in cui sarebbero effettuati spostamenti per motivi medici non rimborsabili da parte del sistema di previdenza sociale. Non spiega nemmeno il modo in cui le autorità francesi avrebbero potuto individuare gli spostamenti idonei e non idonei alla copertura da parte del sistema di previdenza sociale, al fine di precisare la domanda da parte dei passeggeri-pazienti. Una siffatta affermazione è quindi puramente speculativa. In tali circostanze, non è possibile contestare alle autorità francesi di aver commesso un errore manifesto di valutazione partendo dal principio per cui i passeggeri-pazienti effettuano spostamenti conformi alle norme del CSS che disciplinano la copertura delle spese di trasporto.

(848) In secondo luogo, Corsica Ferries ritiene, senza fornire la minima prova, che l'articolo R. 322-10-5 del CSS, su cui si basano le autorità francesi per escludere qualsiasi intercambiabilità geografica dei porti continentali dal punto di vista degli utenti, non sia applicabile ai trasporti mediante nave di linea regolare, cosicché i passeggeri-pazienti non sono obbligati a recarsi nella struttura sanitaria prescritta più vicina (considerando da 410 a 416). Devono semplicemente optare per il tragitto più economico, a prescindere dalla distanza, e possono quindi recarsi indifferentemente al porto di Marsiglia o di Tolone.

(849) L'articolo R. 322-10-5 del CSS stabilisce che «il rimborso delle spese di trasporto di cui all'articolo R. 322-10, punto 1°, lettere da b) a f), è calcolato in base alla distanza tra il punto di presa in carico del paziente e la struttura sanitaria prescritta adeguata più vicina». Come indicato nel considerando 137, l'articolo R. 322-10, punto 1°, lettera f), del CSS dispone che «sono coperte le spese di trasporto dell'assicurato o dell'avente diritto tenuto a spostarsi […] 1° per ricevere le cure o sottoporsi agli esami adeguati al suo stato di salute nei casi seguenti: […] d) trasporto verso un luogo distante oltre 150 chilometri alle condizioni di cui agli articoli R. 322-10-4 e R. 322-10-5». L'articolo R. 322-10-1 del CSS precisa che «i trasporti coperti dall'assicurazione malattia possono essere effettuati con i mezzi seguenti: 1° ambulanza; 2° trasporto sanitario semplice, veicoli sanitari leggeri e taxi; 3° trasporti pubblici terrestri, servizi aerei o nave di linea regolare, mezzi di trasporto individuali».

(850) Dalla lettura di tali articoli risulta che, diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries, i passeggeri-pazienti che si spostano dalla Corsica verso il continente (vale a dire verso un luogo distante oltre 150 chilometri) con uno dei mezzi di trasporto di cui all'art. R 322-10-1 del CSS (anche mediante nave di linea regolare) possono ottenere il rimborso delle spese di trasporto solo purché sia rispettato l'articolo R. 322-10-5 del CSS (vale a dire in base alla distanza tra il punto di presa in carico del paziente e la struttura sanitaria prescritta adeguata più vicina). Corsica Ferries non può quindi validamente sostenere che l'articolo R. 322-10-5 del CSS non è applicabile ai trasporti mediante nave di linea regolare. Ne consegue che, in via di principio, i passeggeri-pazienti sono tenuti a recarsi nella struttura sanitaria prescritta più vicina, anche quando viaggiano mediante nave di linea regolare. Pertanto le autorità francesi non hanno commesso un errore manifesto di valutazione nel considerare che i passeggeri-pazienti sono molto sensibili alle distanze e si recano nei porti continentali più vicini alla loro destinazione finale.

(851) Il fatto che Corsica Ferries fosse l'unica società a trasportare passeggeri durante il periodo di confinamento dovuto alla crisi sanitaria della COVID-19 (considerando 417) è irrilevante. Infatti, come ammesso da Corsica Ferries, riguardava un periodo eccezionale durante il quale solo le persone specificamente autorizzate a viaggiare dalla legislazione francese (personale sanitario, personale militare, vigili del fuoco, tecnici) potevano spostarsi, il che non includeva necessariamente tutti i passeggeri-pazienti. Corsica Ferries non dimostra a tal proposito di aver trasportato passeggeri-pazienti. In ogni caso, è giocoforza constatare che tale circostanza non determina, dal punto di vista degli utenti, un'intercambiabilità geografica dei porti continentali, in quanto i passeggeri-pazienti non potevano scegliere il porto continentale di arrivo, in assenza di un'offerta su Marsiglia. Non è possibile quindi concludere che sussiste necessariamente un'intercambiabilità tra i porti di Tolone e di Marsiglia dal punto di vista degli utenti, se questi ultimi non possono contare su un'offerta verso il porto di Marsiglia e sono obbligati a recarsi al porto di Tolone. Al contrario, tenuto conto del fatto che i) il regime di copertura delle spese di trasporto impone ai passeggeri-pazienti di recarsi nel porto più vicino (Marsiglia) e ii) la maggior parte dei centri sanitari prescritti si trova a Marsiglia, il che non è contestato da Corsica Ferries, la Francia non ha commesso errori manifesti di valutazione nel ritenere che i passeggeri esprimano una domanda di trasporto specifica per il porto continentale più vicino al centro sanitario prescritto.

(852) In terzo luogo, Corsica Ferries ritiene che un tragitto via Tolone per recarsi a un centro sanitario situato a Marsiglia non costituisca un vincolo per i passeggeri-pazienti, in quanto le due città distano solo 45 minuti in automobile (considerando 418). A tale riguardo, la Commissione rimanda al considerando 850. In ogni caso, Corsica Ferries presume erroneamente che tutti i passeggeri-pazienti i) siano automuniti, mentre non necessariamente lo sono, e ii) possano viaggiare agevolmente dal porto di Tolone verso i centri sanitari di Marsiglia dopo un viaggio in nave di 12 ore, senza tener conto del livello di autonomia e dello stato di salute del paziente, come giustamente sottolineato dalle autorità francesi (considerando 644). Nel caso dei passeggeri-pazienti la cui condizione individuale può essere delicata a seconda del livello di autonomia o dello stato di salute, le ipotesi formulate da Corsica Ferries appaiono quindi speculative.

c) Sulla mancanza di intercambiabilità geografica dei porti della Corsica

(853) La Commissione osserva che, per quanto riguarda la scelta del porto corso di partenza/arrivo dei passeggeri, le autorità francesi non hanno condotto un'analisi specifica dell'intercambiabilità geografica dei porti corsi dal punto di vista degli utenti.

(854) Tuttavia, sulla base delle informazioni presentate dalle autorità francesi durante il procedimento formale di indagine che avevano a disposizione al momento della concessione delle misure (sezione 4.1.3), la Commissione constata che nel caso di specie, questa omissione non era tale da influenzare l'esame dell'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico effettuato dalle autorità francesi.

(855) Per i motivi esposti ai considerando da 783 a 790, la Commissione ritiene che il porto di Propriano non sia intercambiabile con i porti di Ajaccio e di Porto Vecchio.

(856) La Commissione osserva inoltre che le distanze e i tempi di percorrenza sono notevolmente più elevati tra gli altri porti della Corsica (considerando da 36 a 37), tenuto conto in particolare delle caratteristiche rilevate ai considerando da 16 a 18. È questo il caso tra i due porti della Corsica settentrionale (L'Île-Rousse e Bastia) e i tre porti della Corsica meridionale (Porto Vecchio, Propriano e Ajaccio), come pure tra Ajaccio e Porto Vecchio. Le distanze tra tali punti superano ampiamente i 100 km e un'ora di percorrenza, indipendentemente dal mezzo di locomozione utilizzato. Per quanto riguarda la distanza tra Bastia e L'Île-Rousse, sebbene sia di soli 70 km, il viaggio richiede comunque almeno un'ora e mezza in automobile e 1 ora e 45 minuti con i mezzi pubblici. La Commissione rileva altresì il livello di congestione particolarmente elevato del porto di Bastia, quale evidenziato dalla CCI della Corsica (considerando 39 e 125), che può anch'esso contribuire alla mancanza di intercambiabilità tra i due porti.

(857) Pertanto, in linea di principio, dovrebbe essere esclusa qualsiasi intercambiabilità tra tali porti. Ciò vale a maggior ragione per il fatto che i passeggeri-pazienti sono particolarmente sensibili alle distanze percorse, non solo alla luce del regime di copertura delle spese di trasporto connesse agli spostamenti per motivi medici, ma anche alla luce della loro situazione potenzialmente delicata e fragile connessa al loro stato di salute o al loro livello di autonomia, che può indurli a privilegiare i porti della Corsica più vicini al loro domicilio nell'ottica di limitare la durata e i costi del trasporto.

(858) Considerazioni simili non sono atte a indicare l'esistenza di un errore manifesto di valutazione. Inoltre le parti interessate non hanno presentato alcuna osservazione al riguardo.

(859) Di conseguenza, le autorità francesi non sono incorse in un errore manifesto di valutazione nel ritenere che nessuno dei porti della Corsica fosse intercambiabile dal punto di vista dei passeggeri-pazienti.

d) Conclusioni sulla domanda qualitativa da parte dei passeggeri-pazienti

(860) Dall'insieme degli elementi presentati dalle autorità francesi risulta che queste ultime potevano constatare, senza incorrere in un errore manifesto di valutazione, una domanda qualitativa espressa dai passeggeri-pazienti di trasporto marittimo tra il porto di Marsiglia e ciascuno dei porti della Corsica.

7.3.2.1.2.1.2. Domanda quantitativa da parte dei passeggeri-pazienti

(861) Le autorità francesi hanno stimato la domanda quantitativa sulla base sia dei dati storici che di quelli relativi alle proiezioni per il periodo 2023-2030.

(862) Al fine di quantificare la domanda storica da parte dei passeggeri-pazienti, le autorità francesi hanno proceduto in tre fasi.

(863) Innanzitutto hanno ricostruito il numero totale annuo di pazienti residenti in Corsica che si sono recati sul continente per ricevere cure non disponibili sull'isola tra il 2016 e il 2019. In assenza di dati diretti su tali flussi, la relazione Gecodia ha proceduto a una ricostruzione approssimativa sulla base dei dati pubblici forniti da alcuni servizi sanitari governativi (considerando 154). La Commissione osserva al riguardo che tale ricostruzione si basava su dati concreti e che le autorità francesi hanno considerato ipotesi prudenti e ragionevoli.

(864) La domanda media annua comprende anche gli accompagnatori dei passeggeri-pazienti. La Commissione osserva che tale stima è coerente con i dati raccolti dalle autorità francesi presso organismi previdenziali (considerando 155). Corsica Ferries non può pertanto sostenere che la stima del numero di accompagnatori effettuata dalle autorità francesi non si basi su dati oggettivi (considerando 429). Inoltre l'ipotesi considerata dalla Francia secondo cui le persone di età inferiore ai 19 anni e superiore ai 75 anni sono sistematicamente accompagnate non è manifestamente incoerente con il regime legale di copertura delle spese di trasporto degli accompagnatori, diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries (considerando 430) ([262]).

([262]) Come indicato nell'articolo R. 322-10-7 del CSS citato da Corsica Ferries, «sono rimborsate le spese di trasporto pubblico sostenute da un soggetto che accompagna un assicurato o un avente diritto, quando quest'ultimo ha meno di 16 anni o, per il suo stato, richiede l'assistenza di un terzo». Non è manifestamente erroneo ritenere che, in tali circostanze, le persone di età superiore ai 75 anni o inferiore ai 19 anni siano sistematicamente accompagnate, poiché l'assistenza di un terzo durante gli spostamenti può essere particolarmente utile per queste due fasce di età.

(865) Le autorità francesi hanno poi cercato di stimare il numero di passeggeri-pazienti che hanno viaggiato verso il continente via mare. A tal fine, si sono basate su due approcci. Un primo approccio consisteva nello stabilire empiricamente il numero di passeggeri-pazienti che hanno utilizzato il trasporto marittimo, sulla base delle 15 237 richieste di autorizzazione preventiva per spostamenti per motivi medici presentate agli organismi previdenziali da passeggeri-pazienti tra il 2020 e il 2021. Di tali 15 237 richieste, il 4 % riguardava un trasporto marittimo (considerando 157). Un secondo approccio consisteva nel sottrarre dal numero totale stimato di passeggeri-pazienti che hanno viaggiato tra la Corsica e la Francia continentale (65 000) coloro che si erano spostati in aereo (e per i quali le CPAM disponevano di dati), al fine di ottenere il numero di passeggeri-pazienti che avevano viaggiato via mare. Con tale metodo è stato stimato pari al 30 % il numero di passeggeri-pazienti che hanno viaggiato via mare (considerando 158). Le autorità francesi hanno infine deciso di conciliare i due approcci, stabilendo che il 10 % del totale stimato di passeggeri-pazienti (65 000) viaggiava via mare (considerando 159).

(866) Diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries (considerando 431), la stima finale delle autorità francesi non è viziata da un errore manifesto di valutazione. Tale stima infatti si fonda su due approcci, ciascuno pertinente e ciascuno basato su dati concreti e affidabili. Il fatto che i due approcci presentassero una notevole discrepanza nella stima del numero di passeggeri-pazienti giustificava l'adozione, ragionevole, da parte delle autorità francesi di un approccio prudente e cauto, con la stima finale del numero medio di passeggeri-pazienti che hanno viaggiato via mare fissata al 10 % del numero totale di passeggeri-pazienti stimato annualmente, vale a dire a un livello molto inferiore alla media delle percentuali elaborate secondo i due metodi (essendo pari al 17 % la media tra il 30 % e il 4 %). Corsica Ferries non spiega in alcun punto delle sue osservazioni per quale motivo il secondo approccio adottato dalle autorità francesi (che ha portato a una stima del 30 %) fosse errato o inadeguato. Sostenendo che le autorità francesi avrebbero dovuto considerare una stima del 4 % conformemente al primo approccio, Corsica Ferries tralascia il secondo approccio seguito dalle autorità francesi, ragionevole quanto il primo, e interpreta erroneamente la metodologia adottata da tali autorità.

(867) Infine le autorità francesi hanno suddiviso la domanda tra i porti della Corsica sulla base della distribuzione per territorio delle attività MCO, che costituivano i soli dati pubblici a disposizione delle autorità francesi per stimare il punto di partenza dei passeggeri-pazienti (considerando 160). La Commissione osserva tra l'altro che tali dati riflettono la distribuzione storica dei passeggeri tra i diversi porti della Corsica (Tabella 11). Le autorità francesi hanno anche suddiviso la domanda per porto continentale sulla base dei dati raccolti presso le CPAM, che fornivano informazioni più precise per dipartimento (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) e quindi per porto continentale. Tali stime, ragionevoli, non sono viziate da un errore manifesto di valutazione.

(868) Per quanto riguarda la domanda futura, le autorità francesi hanno stimato che nel periodo 2023-2030 la domanda sarebbe rimasta stabile rispetto al 2019. Tale stima, che tiene conto sia dell'invecchiamento della popolazione corsa (e quindi del conseguente aumento del numero di spostamenti per motivi medici) che dello sviluppo dell'offerta di cure sanitarie disponibile in Corsica (e quindi di una riduzione del numero di spostamenti per motivi medici), non è viziata da un errore manifesto di valutazione, in quanto neutralizza tali due ipotesi opposte. Le parti interessate non hanno presentato osservazioni al riguardo.

(869) Alla luce di tutto quanto precede, la Commissione ritiene che le autorità francesi abbiano quantificato la domanda da parte dei passeggeri-pazienti senza commettere un errore manifesto di valutazione.

7.3.2.1.2.2. Esistenza di un fallimento del mercato

7.3.2.1.2.2.1. Individuazione dell'offerta di mercato in assenza di un contratto di servizio pubblico

(870) A tale proposito, la Commissione rimanda alle argomentazioni esposte nei considerando da 815 a 825, valide anche per l'individuazione dell'offerta di mercato disponibile in relazione alla domanda espressa dai passeggeri-pazienti.

7.3.2.1.2.2.2. Analisi del fallimento del mercato

(871) La Commissione osserva innanzitutto che le autorità francesi hanno concluso che sussisteva un fallimento totale del mercato tra il porto di Propriano e il porto di Marsiglia, in quanto Corsica Ferries non avrebbe offerto alcun servizio commerciale tra Marsiglia e Propriano.

(872) La Commissione rileva inoltre che le autorità francesi hanno considerato irregolare l'offerta di Corsica Ferries proposta tra Marsiglia e i quattro porti della Corsica, poiché la società avrebbe offerto solo tre tragitti andata-ritorno mensili da/verso L'Île-Rousse e Porto Vecchio (rispetto ai tre tragitti andata-ritorno settimanali necessari) e due tragitti andata-ritorno settimanali da/verso Ajaccio e Bastia, mentre per rispondere alla domanda da parte degli utenti ne occorrono almeno cinque.

(873) La Commissione osserva che le autorità francesi non hanno commesso errori manifesti nell'analisi del fallimento del mercato, in quanto è accertato che l'offerta di mercato non era sufficiente a soddisfare l'intera domanda da parte dei passeggeri-pazienti tra il porto di Marsiglia e ciascun porto della Corsica.

7.3.2.1.2.3. Conclusione sull'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico di trasporto dei passeggeri-pazienti tra Marsiglia e ciascun porto della Corsica

(874) Da quanto precede risulta che la Francia ha individuato correttamente l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico tra Marsiglia e ciascun porto della Corsica, in quanto la domanda di trasporto espressa e quantificata dalla Francia non poteva essere soddisfatta dall'offerta di mercato individuata.

7.3.2.1.3. Esigenza di trasporto marittimo di merci semoventi e non semoventi

(875) Nel quadro della presente sottosezione, la Commissione esaminerà se l'esigenza di trasporto marittimo di merci semoventi e di merci non semoventi tra il porto di Marsiglia e ciascun porto della Corsica i) risponde a una domanda espressa da tali utenti, debitamente dimostrata dalla Francia, ii) che non poteva essere soddisfatta dall'iniziativa privata senza un contratto di servizio pubblico elaborato a tal fine dalla Francia.

7.3.2.1.3.1. Esistenza di una domanda da parte degli utenti

7.3.2.1.3.1.1. Domanda qualitativa

(1) Sugli strumenti adeguati utilizzati per definire la domanda qualitativa da parte degli utenti

(876) La Commissione osserva che le autorità francesi hanno cercato di individuare la domanda espressa dagli utenti del trasporto di merci semoventi e non semoventi ricorrendo a diversi strumenti.

(877) Innanzitutto, le autorità francesi hanno organizzato diverse consultazioni pubbliche per raccogliere informazioni sulla domanda espressa da tali utenti.

(878) Una prima consultazione, la consultazione degli utenti (considerando 93), invitava tutti gli utenti del trasporto di merci a rispondere a un questionario sull'uso dei servizi di trasporto marittimo tra la Francia continentale e la Corsica. Per quanto concerne le caratteristiche generali di tale consultazione, la Commissione rimanda a tale proposito all'analisi esposta al considerando 744.

(879) Il questionario sottoposto agli utenti del trasporto di merci comprendeva circa venti domande, volte a valutare la soddisfazione e le esigenze di tali utenti in relazione ai collegamenti tra la Corsica e il continente per ciascun collegamento marittimo tra il porto di Marsiglia e i porti della Corsica. I dettagli delle domande, illustrati alla sezione 3.4.3.1.1.1.1, mostrano che consentivano alle autorità francesi di raccogliere informazioni sul profilo degli utenti e sulle loro abitudini e preferenze di viaggio in fatto di orari di partenza e di arrivo, esigenze associate allo spostamento, difficoltà riscontrate a causa della mancanza di posti disponibili nei porti o sulle navi, frequenza dei servizi marittimi e tariffe applicate (considerando 185). Il questionario comprendeva inoltre diverse domande relative all'intercambiabilità dei porti continentali (considerando 186).

(880) Per gli stessi motivi di cui al considerando 746, la Commissione ritiene che il questionario fosse sufficientemente aperto da consentire l'espressione di diversi punti di vista. Le risposte suggerite risultavano chiare, plausibili e diversificate. Le osservazioni di Corsica Ferries su tale punto (considerando 401) sono pertanto infondate. Analogamente, le osservazioni relative alla distorsione metodologica da cui la consultazione degli utenti sarebbe stata viziata non sono convincenti, per i motivi illustrati ai considerando da 747 a 749.

(881) La Commissione osserva tuttavia che, nonostante la consultazione pertinente organizzata dalle autorità francesi, solo cinque vettori hanno risposto al questionario, rendendolo pertanto inutilizzabile (considerando 188).

(882) Le autorità francesi hanno quindi proceduto a una consultazione diretta (per telefono) di un campione di circa venti operatori, la cui quota di mercato aggregata del traffico di merci tra la Corsica e la Francia continentale era ampiamente rappresentativa (considerando 189). Nel quadro di tale consultazione, le autorità francesi hanno posto agli utenti domande sull'uso dei servizi di trasporto marittimo su tutte le rotte in partenza dai porti di Marsiglia, Tolone e Nizza, e non solo da Marsiglia, come inizialmente previsto nel quadro della consultazione degli utenti (considerando 189). Tale consultazione diretta consentiva quindi alle autorità francesi di ovviare alla mancanza di risposte al questionario presentato durante la consultazione degli utenti.

(883) Diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries (considerando 402), non vi è motivo di criticare la metodologia seguita dalle autorità francesi per la mancanza di trasparenza sulle domande poste e per l'identità degli operatori coinvolti. Innanzitutto, la mancanza di trasparenza asserita risulta infondata in quanto il questionario proposto per telefono era identico a quello sottoposto per la consultazione degli utenti, che era pubblico e accessibile a tutti. Corsica Ferries poteva quindi conoscere il contenuto delle domande. Per quanto riguarda, poi, l'individuazione degli operatori coinvolti, è giocoforza constatare che tale informazione non sembra pertinente, in quanto gli operatori coinvolti rappresentavano una parte sostanziale del traffico di merci tra la Corsica e il continente. Il fatto, non dimostrato, che taluni operatori abbiano potuto essere azionisti di una società concessionaria non è di per sé sufficiente, in ogni caso, a escludere tali operatori da eventuali consultazioni pubbliche, dal momento che rimangono pur sempre utenti dei servizi di trasporto marittimo di merci al pari di tutti gli altri utenti e sono pertanto liberi di esprimere le loro esigenze e preferenze nel quadro di una consultazione pubblica.

(884) Una seconda consultazione, la consultazione dei porti, invitava anche i gestori portuali a presentare le loro osservazioni sui collegamenti marittimi, allo scopo di fornire alle autorità francesi informazioni segnatamente sulle capacità di tali porti e sul livello di concorrenza dei servizi di trasporto marittimo nel quadro dei collegamenti marittimi, con domande dedicate al trasporto di merci semoventi e non semoventi (considerando da 192 a 195). Per quanto concerne le caratteristiche di tale consultazione, la Commissione rimanda al suo esame esposto nel considerando 752.

(885) Ne consegue che le autorità francesi hanno svolto consultazioni pubbliche che consentivano di tener conto degli interessi degli utenti, conformemente al punto 14 della disciplina SIEG.

(886) Inoltre le autorità francesi hanno anche incaricato un consulente economico indipendente, la società Gecodia, di condurre uno studio complementare della domanda da parte degli utenti, parallelamente alle consultazioni pubbliche, al fine di integrare queste ultime (considerando 90). La Commissione ritiene che un siffatto studio rappresenti uno strumento adeguato per individuare la domanda da parte degli utenti, per i motivi di cui al considerando 754.

(887) Da tali elementi risulta che la Francia si è avvalsa di diversi strumenti, che la Commissione ritiene adeguati ai sensi del punto 14 della disciplina SIEG, per tenere conto degli interessi degli utenti dei servizi in questione.

(2) Sulle conclusioni della Francia sulla domanda qualitativa da parte degli utenti

(888) La Commissione esaminerà le conclusioni della Francia in merito i) alla distinzione tra merci semoventi e merci non semoventi, ii) all'intercambiabilità geografica del porto di Marsiglia con i porti di Tolone e Nizza per gli utenti del trasporto di merci non semoventi e iii) per gli utenti del trasporto di merci semoventi, nonché iv) all'intercambiabilità geografica dei porti della Corsica per gli utenti del trasporto di merci semoventi e delle merci non semoventi.

a) Sulla distinzione tra trasporto di merci semoventi e merci non semoventi

(889) La Commissione osserva che le autorità francesi distinguono tra trasporto di merci semoventi e trasporto di merci non semoventi principalmente in ragione dei vincoli in termini di movimentazione e logistica che caratterizzano le merci non semoventi, le quali richiedono attrezzature portuali specifiche e una particolare catena logistica, a differenza delle merci semoventi (considerando da 205 a 207). Tali considerazioni sono ragionevoli e non risultano, pertanto, manifestamente errate. Dimostrano inoltre che la domanda di trasporto di merci semoventi è associata anche a una domanda di trasporto dei trasportatori che accompagnano i loro camion come passeggeri a bordo della nave.

(890) La Commissione constata inoltre che tale distinzione è condivisa da tutti i gestori portuali (considerando 197).

(891) La Commissione osserva tuttavia che Corsica Ferries ha contestato tale distinzione nella sua risposta alla consultazione degli operatori, ritenendola artificiosa (considerando 236). Corsica Ferries riteneva in particolare che tale distinzione non dipendesse dall'offerta sviluppata dalle società, bensì dalle dimensioni, dall'organizzazione e dalle scelte proprie di ciascun vettore. Tuttavia è giocoforza constatare che le autorità francesi hanno appurato l'esistenza di una siffatta distinzione proprio sulla base degli elementi avanzati da Corsica Ferries (considerando 889).

(892) Pertanto le autorità francesi potevano operare una siffatta distinzione senza incorrere in errori manifesti di valutazione.

(893) Nelle sue osservazioni (considerando 393 e da 447 a 450), Corsica Ferries asserisce che bisognava operare un'altra distinzione, quella tra merci semoventi accompagnate e merci semoventi non accompagnate. L'assenza di una siffatta distinzione avrebbe viziato irrimediabilmente la stima del numero di trasportatori che viaggiano nel quadro dei collegamenti marittimi con la Corsica. A suffragio delle sue affermazioni, Corsica Ferries rimanda allo studio BRG 1.

(894) La Commissione osserva tuttavia che lo studio BRG 1 non fornisce alcun dato concreto sull'esistenza di una tale distinzione. In particolare, non indica in nessun momento la metodologia che le autorità francesi avrebbero dovuto seguire per distinguere le merci semoventi accompagnate dalle merci semoventi non accompagnate. Lo studio BRG 1 non fornisce nemmeno dati numerici sulla stima dei rispettivi volumi di merci semoventi accompagnate e non accompagnate. Infine lo studio BRG 1 non fa riferimento ad alcun altro studio o istruzione che abbia determinato l'esistenza di una siffatta distinzione. Dal parere dell'autorità garante della concorrenza risulta per esempio che è operata una distinzione solo tra merci semoventi e non semoventi ([263]).

(895) Pertanto, in assenza di elementi concreti, le conclusioni cui giunge lo studio BRG 1 non possono essere atte a determinare un errore manifesto di valutazione da parte delle autorità francesi. La Commissione ritiene inoltre che Corsica Ferries abbia avuto la possibilità di fornire elementi concreti, sia durante la consultazione degli utenti (attraverso una consultazione libera) che durante la consultazione degli operatori, al fine di fornire alle autorità francesi chiarimenti utili in merito a tale possibile distinzione tra merci semoventi accompagnate e merci semoventi non accompagnate, benché non abbia agito in tal senso (considerando 236).

b) Sull'intercambiabilità geografica dei porti continentali in relazione al trasporto marittimo di merci non semoventi

(896) Per quanto riguarda le merci non semoventi, le autorità francesi hanno constatato l'esistenza di una domanda esclusiva per il porto di Marsiglia.

(897) La Commissione osserva che tale conclusione si basa in particolare su quattro elementi: i) solo il porto di Marsiglia offrirebbe attrezzature e terrapieni sufficienti per accogliere le merci non semoventi, dato che l'unica alternativa, Tolone-Brégaillon, dispone di un'infrastruttura decisamente troppo limitata per ospitare interamente, o almeno in una parte non trascurabile, tale traffico, ii) la consultazione degli utenti mostra chiaramente l'assenza di qualsiasi tipo di intercambiabilità tra il porto di Marsiglia e gli altri porti continentali, iii) gli stessi gestori dei porti continentali ritengono che il porto di Marsiglia sia l'unico in grado di poter gestire tale traffico su larga scala e iv) un trasferimento del traffico di merci non semoventi dal porto di Marsiglia verso altri porti continentali comporterebbe notevoli costi supplementari e vincoli logistici con ripercussioni sui flussi di tali merci (considerando da 210 a 214).

(898) La Commissione ritiene che le considerazioni di cui sopra giustifichino una mancanza di intercambiabilità geografica tra il porto di Marsiglia e i porti di Tolone e Nizza per il trasporto marittimo di merci non semoventi.

([263]) Parere dell'autorità garante della concorrenza di cui al considerando 20, punto 295.

(899) In base alle informazioni fornite dai gestori portuali risulta infatti che il porto di Marsiglia dispone di capacità molto elevate che consentono di garantire un traffico verso ciascun porto della Corsica (considerando 199). Per contro, sebbene il terminal di Tolone-Brégaillon possa anch'esso accogliere tale traffico, è giocoforza constatare che le sue capacità sono più limitate, essendoci un solo posto di ormeggio. La Commissione prende atto anche delle dichiarazioni del gestore del porto di Tolone, secondo cui il bacino di utenza di tale porto si limitava all'entroterra nelle immediate vicinanze (considerando 198). La consultazione degli utenti mostra altresì una totale mancanza di intercambiabilità tra i porti di Marsiglia e Tolone (considerando 190). Infine la Commissione rileva la particolare organizzazione della catena logistica delle merci non semoventi, che impone ai vettori di effettuare, in una stessa giornata, tragitti andata-ritorno regolari tra il porto e le loro basi logistiche, per la maggior parte situate a nord e a ovest di Marsiglia (considerando 206). Il passaggio per Tolone comporterebbe senza dubbio costi supplementari notevoli per i vettori, che molto probabilmente sarebbero scaricati sui consumatori finali in Corsica. Una tale situazione si aggiungerebbe pertanto alle difficoltà economiche già riscontrate dagli operatori economici e dai consumatori corsi a causa dell'insularità (considerando da 20 a 23).

(900) La Commissione osserva che tale punto non è contestato da nessuna delle parti interessate.

(901) La Commissione conclude pertanto che le autorità francesi non sono incorse in errori manifesti di valutazione considerando una domanda esclusiva di trasporto marittimo di merci non semoventi tra ciascun porto della Corsica e il porto di Marsiglia.

c) Sull'intercambiabilità geografica dei porti continentali in relazione al trasporto marittimo di merci semoventi

(902) Per quanto concerne le merci semoventi, le autorità francesi hanno constatato l'esistenza di un'intercambiabilità parziale tra i porti di Tolone e di Marsiglia. Ritengono che una parte degli utenti del trasporto di merci semoventi non veda alcuna alternativa al porto di Marsiglia. Le autorità francesi giustificano tale conclusione sulla base degli elementi seguenti.

(903) *In primo luogo*, la consultazione dei porti rivelava l'esistenza di vincoli in termini di capacità nei porti di Tolone e di Nizza (considerando 217). La Commissione osserva a tale proposito che, sebbene i tre porti continentali possano accogliere merci semoventi, i gestori dei porti di Tolone e di Nizza hanno espresso riserve in merito alle loro capacità (considerando 199). La CCI del Var sottolinea in tal senso che Tolone-Port de Commerce è l'unico terminal del porto di Tolone in grado di accogliere merci semoventi ([264]) e che tale terminal presenta già un livello significativo di congestione (in media quasi dell'80 %) durante tutto l'anno (per via delle politiche pubbliche locali) e in particolare in estate (traffico limitato a una decina di rimorchi al giorno). Il porto di Nizza afferma dal canto suo che, pur essendo in grado di accogliere il traffico di merci semoventi senza vincoli, il traffico di passeggeri rimane prioritario rispetto a qualsiasi altra attività.

(904) Da tali elementi emerge che le osservazioni di Corsica Ferries sull'assenza di congestione nel porto di Tolone (considerando 437) sono infondate alla luce delle dichiarazioni della CCI del Var condivise con le autorità francesi durante la consultazione dei porti. Non è possibile contestare alle autorità francesi di essersi basate su tali informazioni per analizzare il grado di intercambiabilità tra i porti di Tolone e Marsiglia, in particolare siccome le informazioni fornite dalla CCI del Var erano chiare e inequivocabili.

(905) Alla luce di tali elementi, la circostanza secondo cui il porto di Tolone poteva accogliere più del doppio del traffico di merci semoventi registrato nel 2014 non era pertinente nel caso di specie. Del pari, il fatto che Corsica Ferries abbia confermato tale informazione alla CCI del Var risulta anch'esso irrilevante, in quanto non dimostra che le autorità francesi hanno interpretato erroneamente le risposte fornite dalla CCI del Var in occasione della consultazione dei porti.

(906) *In secondo luogo*, le autorità francesi si sono basate sui risultati della consultazione degli utenti per spiegare l'esistenza di un'intercambiabilità parziale (considerando 218). Tali risultati mostrano infatti che gli intervistati escludono in larga misura qualsiasi confronto tra i porti di Marsiglia e di Tolone o di Nizza (considerando 190 e 191).

([264]) I terminal di Brégaillon non accolgono passeggeri mentre il terminal di Seyne-sur-Mer è riservato alle navi da crociera.

(907) Corsica Ferries contesta tuttavia la credibilità delle risposte ricevute durante la consultazione telefonica degli utenti del trasporto di merci, in quanto i soggetti intervistati erano azionisti di Corsica Linea e si trovavano quindi, in quanto tali, in una situazione di conflitto di interessi rispetto alla consultazione degli utenti (considerando 441). Aggiunge inoltre che le risposte fornite erano affermazioni generiche e non comprovate, basate su un campione di intervistati dalla rappresentatività dubbia (considerando 440).

(908) La Commissione osserva anzitutto che gli utenti intervistati hanno risposto alle domande poste loro nel quadro della consultazione degli utenti. Corsica Ferries non contesta tuttavia la pertinenza delle domande poste nel quadro della consultazione degli utenti ([265]). Non è quindi possibile ritenere, come sostiene Corsica Ferries, che gli intervistati abbiano formulato «*affermazioni generiche e non comprovate*». Inoltre il campione di utenti intervistati non poteva essere considerato come non rappresentativo, visti i volumi di merci che rappresentavano (considerando 189).

(909) Inoltre la Commissione ritiene che il fatto che un utente del trasporto marittimo di merci possa essere azionista della società Corsica Linea non può di per sé comportare l'esclusione di tale utente da una consultazione pubblica volta a determinare le esigenze e preferenze degli utenti di un determinato servizio di trasporto. Tutti gli utenti di un determinato servizio, in quanto utenti di tale servizio, possono infatti rispondere a una siffatta consultazione pubblica. Nel caso di specie, la Commissione osserva che, sulla base delle informazioni fornite dalla Francia, sebbene alcuni utenti fossero effettivamente azionisti di Corsica Linea ([266]), altri non lo erano ([267]).

(910) Inoltre la Commissione osserva che gli utenti intervistati, oltre a essere i principali vettori in termini di volumi di merci, utilizzavano tutte le rotte tra la Corsica e la Francia continentale, comprese quelle tra Tolone/Nizza e i porti della Corsica sulle quali tuttavia Corsica Linea non opera. Inoltre, la consultazione pubblica non riguardava l'utilizzo dei servizi di trasporto di merci forniti esclusivamente da Corsica Linea, bensì i servizi di trasporto di merci prestati da tutti gli operatori marittimi attivi tra la Corsica e la Francia continentale. La Commissione rileva a tale proposito che le esigenze degli utenti non sono necessariamente legate agli interessi degli operatori marittimi: ad esempio, la maggior parte degli utenti intervistati auspicava lo sviluppo di un'offerta di trasporto ro-ro che rispondesse meglio alle loro esigenze specifiche, anche se nessuno dei tre operatori attivi tra la Corsica e la Francia continentale prevede una siffatta offerta (considerando 191). La Commissione osserva che, in ogni caso, la consultazione degli utenti rappresenta solo uno degli indici impiegati dalle autorità francesi per giustificare l'intercambiabilità parziale dei porti di Tolone e di Marsiglia per il trasporto marittimo di merci semoventi.

(911) *In terzo luogo*, le autorità francesi osservano che il trasferimento del traffico di merci semoventi dal porto di Marsiglia verso altri porti continentali comporterebbe notevoli costi supplementari per gli utenti del trasporto di merci semoventi, le cui basi logistiche si trovano principalmente a ovest di Marsiglia e nel corridoio del Rodano (considerando 219).

(912) La Commissione constata a tale proposito che le autorità francesi hanno fornito una serie di elementi atti a dimostrare che le basi logistiche si trovano principalmente a ovest di Marsiglia e nel corridoio del Rodano (considerando 213), da dove il porto di Marsiglia risulta in linea di principio più facilmente accessibile rispetto agli altri porti continentali. Anche le analisi presentate dalle società Corsica Linea (considerando 544) e La Méridionale (considerando da 593 a 595) come pure la denuncia di Corsica Ferries (considerando 433) tendono a corroborare tali elementi. Ne consegue che l'affermazione di Corsica Ferries secondo cui le autorità francesi non hanno mai fornito alcun elemento di prova per dimostrarli (considerando 442) è infondata.

(913) La Commissione osserva inoltre che le autorità francesi hanno fornito elementi concreti sul calcolo dei costi supplementari che sarebbero causati da un trasferimento massiccio verso il porto di Tolone dei vettori che utilizzano abitualmente il porto di Marsiglia. Tale calcolo è ottenuto in particolare sulla base dei dati pubblicati dal Comité national routier. Le parti interessate hanno pure presentato dati simili, che riconoscono tutti l'esistenza di tali costi supplementari, anche se la stima varia tra il 5 % del prezzo di costo totale secondo Corsica Ferries (considerando 443) e l'11 % secondo Corsica Linea (considerando 544). La Méridionale ritiene che non sarebbe economicamente razionale per la stragrande maggioranza dei vettori con sede più vicino a Marsiglia che a Tolone spostarsi verso il porto di Tolone, il che conferma anch'esso l'esistenza di costi supplementari per il trasporto stradale (considerando 595 e 596).

([265]) Le critiche mosse da Corsica Ferries riguardano infatti la mancanza di questionari sulle rotte da Tolone e Nizza.
([266]) […].
([267]) Ad esempio […].

(914) Sebbene Corsica Ferries riconosca l'esistenza di costi supplementari per il trasporto stradale, sostiene tuttavia che tali costi supplementari sono compensati dalla tariffa marittima inferiore applicata da Corsica Ferries nel porto di Tolone rispetto a quella praticata dai concorrenti nel porto di Marsiglia (considerando 443).

(915) La Commissione osserva che lo studio BRG 2 tiene conto della tariffa media per il trasporto di merci osservata a Tolone nel 2023 (32,4 EUR per ML), mentre per Marsiglia prende in considerazione la tariffa per il trasporto di merci pari a 42,5 EUR per ML, vale a dire la tariffa massima imponibile nel quadro del regime OSP 2019 (considerando 62). Tuttavia una siffatta analisi non sembra corretta per diversi motivi. Innanzitutto lo studio BRG 2 fa riferimento a dati del 2023, quindi successivi all'aggiudicazione delle CCSP. In secondo luogo, tale studio si basa su parametri errati: infatti compara, da un lato, la tariffa di mercato effettivamente applicata da Corsica Ferries nel porto di Tolone e, dall'altro lato, la tariffa regolamentare massima applicabile al porto di Marsiglia nel quadro del regime OSP 2019. Affinché il confronto sia pertinente, l'analisi dovrebbe invece basarsi, per entrambi i porti, sulle tariffe marittime massime applicabili nel quadro del regime OSP 2019, in quanto gli operatori marittimi potrebbero raggiungere tale massimale in uno scenario ipotetico in cui non esisterebbero CCSP. Infine, come rilevato dalle autorità francesi (considerando 650), la tariffa marittima considerata dallo studio BRG 2 per Tolone è la tariffa al netto delle imposte e delle spese di movimentazione, e non la tariffa effettivamente pagata dagli utenti.

(916) Sulla base dei dati forniti dalla Francia e da tutte le parti interessate, la Commissione conclude pertanto che il trasferimento verso il porto di Tolone degli utenti del trasporto di merci semoventi, le cui basi logistiche si trovano principalmente in prossimità del porto di Marsiglia o nel corridoio del Rodano, comporterebbe per tali utenti costi stradali supplementari. Non è dimostrato che tali costi supplementari possano essere manifestamente compensati da una tariffa marittima inferiore a Tolone. Le autorità francesi potevano quindi concludere che questo fattore fosse tale da limitare il grado di intercambiabilità tra i porti di Marsiglia e Tolone.

(917) La Commissione osserva inoltre che dalle risposte dei porti di Tolone e di Nizza emerge che il bacino di utenza di tali porti è limitato all'entroterra locale, mentre il porto di Marsiglia accoglie una clientela nazionale, il che è coerente con le conclusioni delle autorità francesi (considerando 197, 198 e 219). La Méridionale fornisce ulteriori elementi in tal senso (considerando 593), che sono coerenti con le conclusioni delle autorità francesi. Le osservazioni formulate da Corsica Ferries al riguardo (considerando 442) devono pertanto essere respinte.

(918) Infine, in merito a tale aspetto, la Commissione rileva che l'interesse dei consumatori finali in Corsica (negozi, privati, imprese, ecc.), che dipendono dai servizi di trasporto di merci e ne traggono beneficio (instradamento delle merci per le imprese, ecc.), richiede la limitazione dei costi dell'insularità, evidenziati in modo molto chiaro dai vari studi e statistiche sul costo della vita in Corsica (considerando da 20 a 23). È opportuno inoltre osservare che la Corsica importa molte più merci di quante non ne esporti, a dimostrazione della dipendenza dell'isola dal continente (considerando 19). Di conseguenza, un aumento dei prezzi delle merci importate in Corsica potrebbe incidere ulteriormente sull'economia dell'isola e dei suoi abitanti. L'esistenza di costi stradali supplementari potrebbe quindi avere un impatto persino maggiore sul prezzo delle merci per i consumatori finali in Corsica.

(919) *Infine* le autorità francesi hanno ritenuto che dall'analisi dei continui episodi di shock dei prezzi che hanno interessato il porto di Marsiglia non emerga un trasferimento significativo del traffico dal porto di Marsiglia verso i porti di Tolone e di Nizza (considerando 220). Questo aspetto tende a determinare l'assenza di intercambiabilità tra i due porti e non è contestato dalle parti interessate.

(920) Da quanto precede risulta quindi che le autorità francesi non hanno commesso errori manifesti nel ritenere che i porti di Tolone e di Marsiglia siano parzialmente intercambiabili dal punto di vista degli utenti e che esista quindi una domanda specifica da parte degli utenti del trasporto di merci semoventi per il porto di Marsiglia.

(921) Le osservazioni di Corsica Ferries di cui ai considerando 433 e 434 non incidono su tale conclusione. Corsica Ferries non spiega in effetti in alcun momento come la situazione di un convoglio di merci semoventi sia identica a quella di un passeggero che viaggia con la sua automobile. Inoltre il fatto che Corsica Ferries trasporti lo stesso numero di trasportatori dal porto di Marsiglia e dal porto di Tolone non è tale da rimettere in discussione l'intercambiabilità parziale riconosciuta dalla Francia tra i due porti per il trasporto di merci semoventi. Infatti la Francia non contesta il fatto che i porti di Tolone e di Marsiglia assicurano ciascuno metà del traffico di merci semoventi verso la Corsica, ma sostiene unicamente che gli utenti del trasporto di merci semoventi prediligono i porti più vicini alle loro basi logistiche e che, pertanto, una parte degli utenti che hanno basi logistiche nei pressi del porto di Marsiglia non prendono in considerazione alcuna alternativa a tale porto.

d) Sull'intercambiabilità geografica dei porti della Corsica in relazione al trasporto marittimo di merci semoventi e di merci non semoventi

(922) La Commissione osserva che, per quanto riguarda la scelta del porto corso di partenza/arrivo da parte degli utenti del trasporto di merci semoventi e non semoventi, le autorità francesi non hanno effettuato un'analisi specifica dell'intercambiabilità geografica dei porti corsi dal punto di vista degli utenti.

(923) Tuttavia, sulla base delle informazioni presentate dalle autorità francesi nel corso del procedimento formale di indagine che erano a loro disposizione al momento della concessione delle misure, la Commissione constata che, nel caso di specie, tale omissione non poteva influenzare l'esame dell'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico effettuato dalle autorità francesi.

(924) La Commissione ricorda *in primo luogo* le distanze e i tragitti che separano ciascuno dei porti della Corsica, che tendono in linea di principio a escludere qualsiasi intercambiabilità geografica. Rimanda su tale aspetto ai considerando 36, 774, 785 e 856.

(925) *In secondo luogo*, la Commissione tiene conto anche dell'elevato livello di congestione dei porti della Corsica nel loro insieme segnalato dalla CCI della Corsica (considerando 201). Quest'ultima mette in guardia, in particolare, rispetto alla situazione nei porti di Bastia, Ajaccio e Porto Vecchio, le cui capacità giungono a saturazione o sono soggette a forti congestioni. Tali inconvenienti comportano l'aumento del numero di merci lasciate ai moli, incidono sulle condizioni di circolazione dei veicoli commerciali pesanti e causano ritardi nelle consegne a danno degli utenti del servizio di trasporto marittimo delle merci (considerando 208). La Francia può quindi validamente sostenere che tali vincoli sono tali da limitare il trasferimento del traffico verso l'uno o l'altro porto, in particolare verso i porti di Bastia, Ajaccio e Porto Vecchio, e da rendere necessaria, dal punto di vista sia degli utenti del servizio che delle autorità pubbliche, la dispersione del traffico marittimo di merci nei vari porti della Corsica.

(926) *In terzo luogo*, la Commissione osserva che le lunghe distanze, le condizioni di traffico e le caratteristiche dell'infrastruttura stradale in Corsica (considerando da 16 a 19) comportano altresì costi stradali supplementari per gli utenti del trasporto marittimo di merci, che possono a loro volta aumentare il costo delle importazioni sostenuto dai privati e dai professionisti in Corsica. La Commissione rileva inoltre che è nell'interesse degli utenti e dei residenti dell'isola limitare la circolazione dei veicoli commerciali pesanti in Corsica, in particolare a causa dei rischi elevati di incidenti e del costo dell'insularità.

(927) Per i motivi esposti, la Commissione ritiene che non fosse manifestamente erroneo ritenere che i porti corsi non fossero intercambiabili tra loro dal punto di vista degli utenti del trasporto marittimo di merci. Tale punto non è stato contestato da nessuna delle parti interessate.

7.3.2.1.3.1.2. Domanda quantitativa

(928) *In primo luogo*, per quanto riguarda innanzitutto la quantificazione dell'intercambiabilità parziale dei porti di Tolone e di Marsiglia per il trasporto di merci semoventi, la Commissione ricorda che, nella sua decisione di avvio, aveva espresso dubbi in merito alle fonti utilizzate dalle autorità francesi per ritenere che gli utenti i cui volumi rappresentavano l'80 % della domanda storica di merci semoventi tra il porto di Marsiglia e i porti della Corsica non ritenessero il porto di Tolone come intercambiabile con il porto di Marsiglia. La Commissione aveva invitato la Francia e le parti interessate a presentare osservazioni al riguardo.

(929) Nelle loro osservazioni, le autorità francesi hanno presentato tre analisi tese a confermare la valutazione iniziale del livello di intercambiabilità dei porti di Marsiglia e di Tolone dal punto di vista della domanda (considerando da 337 a 346). Tutte le parti interessate che hanno presentato osservazioni si sono anch'esse espresse su tale punto (considerando 444, 445, 543 e da 591 a 596).

— La prima analisi delle autorità francesi si basava su dati relativi all'ubicazione delle sedi sociali, dei depositi e delle basi logistiche dei vettori. Secondo la Francia, l'immediata vicinanza del porto di Marsiglia giustifica la preferenza dei vettori per il porto di Marsiglia. L'80 % del traffico totale di merci semoventi tra Marsiglia e la Corsica tra il 2018 e il 2021 proveniva da vettori situati nei pressi di Marsiglia. Pertanto, secondo la Francia, ciò giustifica l'intercambiabilità limitata tra i due porti, nell'ordine del 20 %.

— La seconda analisi consisteva nell'individuare l'ubicazione delle basi logistiche di un numero considerevole di clienti delle società Corsica Linea e La Méridionale. Da tale analisi risulta che l'83 % del volume di merci semoventi trasportate da Corsica Linea e l'88 % del volume di merci semoventi trasportate dalla società La Méridionale sono riconducibili a una base logistica situata in prossimità del porto di Marsiglia. Tale analisi confermerebbe quindi i risultati della prima analisi.

— La terza analisi presentava dati dettagliati su un numero considerevole di vettori che in passato hanno utilizzato i due porti per il trasporto marittimo di merci semoventi e indica per ciascun vettore la distanza tra la base logistica e il porto di Marsiglia e di Tolone nonché la quota di merci semoventi (in ML) che sono state trasportate da Marsiglia e/o Tolone nel corso del periodo 2017-2019 e nel 2021.

(930) La Commissione osserva che le prime due analisi si concentrano esclusivamente sul traffico storico di merci semoventi tra Marsiglia e la Corsica. Analizzano unicamente l'origine del traffico di merci semoventi nel porto di Marsiglia, ma non consentono di concludere che un vettore, il cui porto più vicino alla sua base è quello di Marsiglia, utilizzerebbe solo il porto di Marsiglia e non quello di Tolone. Si basano sul presupposto che i vettori utilizzino necessariamente il porto di Marsiglia se la loro sede sociale, i loro depositi o le loro basi logistiche sono situati in prossimità di Marsiglia, senza esaminare l'uso effettivo dei porti, mentre è proprio questa l'ipotesi che le autorità francesi sono tenute a dimostrare. Di conseguenza, la Commissione ritiene che queste due analisi non dimostrino il grado di «non intercambiabilità» dell'80 % tra Marsiglia e Tolone addotto per le merci semoventi.

(931) Per contro, può essere presa in considerazione la terza analisi, che illustra l'uso effettivo dei due porti da parte dei vettori. La Commissione ritiene inoltre che i dati presentati in tale analisi siano sufficientemente rappresentativi, in quanto riguardano circa il 65 % del volume di merci semoventi tra la Corsica e i porti di Marsiglia e Tolone nel periodo 2017-2019 e nel 2021 (considerando 341).

(932) Sulla base di tale analisi, la Commissione osserva che la maggior parte dei vettori utilizza effettivamente solo il porto più vicino alla loro base logistica, come indicato al considerando 344. In particolare, da tale analisi emerge che circa il 79 % del traffico storico di merci semoventi (in ML), proveniente da una base logistica nei pressi di Marsiglia, passa o sarebbe passato solo per il porto di Marsiglia in assenza di vincoli di capacità. Di conseguenza, secondo la Commissione, l'ipotesi adottata dalle autorità francesi per valutare la domanda di trasporto di merci semoventi, vale a dire che l'80 % della domanda storica riguardi specificamente Marsiglia e non consideri Tolone come intercambiabile, non sembra manifestamente erronea.

(933) È pertanto opportuno respingere l'affermazione di Corsica Ferries (considerando 444) secondo cui il tasso di intercambiabilità per il trasporto di merci semoventi considerato dalle autorità francesi non si basa su alcun dato oggettivo e verificabile. In ogni caso, tale affermazione non è suffragata da alcuna analisi quantitativa pertinente. Inoltre né la Commissione né le autorità francesi sono vincolate dalle conclusioni tratte in precedenza dalla CdC in merito all'intercambiabilità di tali porti per il trasporto di merci semoventi, come suggerito da Corsica Ferries (considerando 445), se le autorità francesi possono dimostrare, sulla base di dati oggettivi e verificabili, che le ipotesi soggiacenti alla valutazione delle CCSP sono giustificate, come avviene nel caso di specie.

(934) *In secondo luogo*, per quanto concerne la valutazione della domanda di merci semoventi e di merci non semoventi, la Commissione osserva anzitutto che l'uso di dati storici come base per stimare la domanda prevista di trasporto marittimo di merci tra Marsiglia e la Corsica costituisce un approccio valido (considerando 223 e 228). Le autorità francesi si sono quindi basate sui dati storici relativi a un periodo di 10 anni (2010-2019) per stimare l'andamento futuro della domanda fino al 2030.

(935) I parametri considerati dalle autorità francesi non sono quindi viziati da un errore manifesto di valutazione.

(936) *In terzo luogo*, per quanto riguarda la valutazione della domanda da parte dei trasportatori associata al traffico di merci semoventi, la Commissione osserva che la Francia ha ritenuto che la domanda da parte dei trasportatori fosse proporzionale al volume di merci semoventi trasportato. La Francia ha calcolato la domanda futura tra il 2023 e il 2030 sulla base del rapporto trasportatori/ML trasportato tra il 2018 e il 2021 (considerando 230).

(937) Diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries (considerando da 446 a 454), un siffatto approccio, fondato su dati concreti, storici e oggettivi, non è inficiato da un errore manifesto di valutazione.

(938) In primo luogo, le autorità francesi non erano tenute a operare una distinzione tra merci semoventi accompagnate e merci semoventi non accompagnate per i motivi esposti ai considerando 894 e 895.

(939) In secondo luogo, le autorità francesi non hanno utilizzato il rapporto trasportatori/ML trasportato previsto per il 2030 per stimare la domanda tra il 2023 e il 2030, ma si sono basate sul rapporto storico medio trasportatori/ML trasportato calcolato tra il 2018 e il 2021 nonché sulla domanda futura di trasporto di merci semoventi per valutare il numero di trasportatori per ogni anno tra il 2023 e il 2030.

(940) In terzo luogo, le autorità francesi non hanno applicato un rapporto errato, ma solo un rapporto arrotondato al secondo decimale, mentre Corsica Ferries ha adottato un rapporto a tre decimali. Tuttavia non è possibile contestare alla Francia di aver commesso un errore manifesto di valutazione per il solo fatto di aver arrotondato il rapporto in questione. In ogni caso, la sovrastima della domanda che ne risulterebbe (11 % sul collegamento Marsiglia-Ajaccio e 7 % sul collegamento Marsiglia-Bastia) non determina un errore manifesto di valutazione.

(941) Infine è opportuno ricordare che il tasso di crescita del 2,3 % considerato dalle autorità francesi per stimare la domanda di trasporto di merci semoventi a partire dal 2019 e per il periodo 2023-2030 è il risultato dell'andamento medio del tasso di crescita del traffico di merci tra il 2010 e il 2019 su tutti e cinque i collegamenti tra Marsiglia e i porti della Corsica. Se è vero che le autorità francesi potevano calcolare il tasso di crescita del traffico storico specifico per ciascun collegamento, è giocoforza constatare che tale possibilità rappresentava solo una delle varie metodologie. Corsica Ferries non spiega perché la metodologia seguita dalle autorità francesi era manifestamente inadeguata per calcolare la domanda futura su ciascuno dei collegamenti marittimi, né spiega in che modo una metodologia alternativa avrebbe potuto portare a un risultato diverso.

(942) Corsica Ferries non può neppure sostenere che il tasso di crescita del 2,3 % non si basa su dati obiettivi recenti, né può validamente asserire che i dati storici relativi al periodo tra il 2018 e il 2023 mostrerebbero, al contrario, un calo del traffico. Innanzitutto, tale tasso del 2,3 % deriva dalla media della crescita annua del traffico di merci registrata tra il 2010 e il 2019, vale a dire prima della pandemia di COVID-19 (2020-2021) e della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina (2022). I dati utilizzati dalle autorità francesi si riferiscono quindi all'ultimo periodo durante il quale il mercato del trasporto marittimo tra la Corsica e il continente funzionava normalmente. Inoltre tale argomentazione contraddice un'altra osservazione di Corsica Ferries secondo cui le autorità francesi avrebbero dovuto analizzare i dati relativi al traffico di merci a partire dal 2014, prima che Corsica Linea entrasse nel mercato (considerando 394). Contraddice anche le sue stesse risposte presentate nell'ambito della consultazione degli operatori, le quali dimostrano che Corsica Ferries si preparava a offrire nel periodo 2023-2030 capacità nettamente superiori, non solo rispetto a quelle di cui la società disponeva tra il 2016 e il 2019, ma anche rispetto alla domanda totale di merci registrata nel 2019, il che indica che tale società prevedeva una crescita del traffico negli anni successivi ([268]).

([268]) Come indicato nella Tabella 3, il traffico di merci tra la Corsica e il continente era pari a 2,2 milioni di ML. Come illustrato nella Tabella 20, Corsica Ferries intendeva mettere sul mercato una capacità di trasporto di quasi 3,3 milioni di ML tra il 2023 e il 2030 (in assenza delle misure), il che conferma pertanto che la società sembrava prevedere un aumento del traffico.

7.3.2.1.3.2. Esistenza di un fallimento del mercato

7.3.2.1.3.2.1. Individuazione dell'offerta di mercato in assenza di un contratto di servizio pubblico

(943) A tal proposito, la Commissione rimanda alle argomentazioni esposte nei considerando da 815 a 825, valide anche per l'individuazione dell'offerta di mercato disponibile in relazione alla domanda espressa dagli utenti del trasporto di merci semoventi e non semoventi.

7.3.2.1.3.2.2. Analisi del fallimento del mercato

(944) La Commissione osserva anzitutto che le autorità francesi hanno concluso che sussisteva un fallimento totale del mercato tra il porto di Propriano e il porto di Marsiglia, in quanto Corsica Ferries non avrebbe offerto alcun servizio commerciale su tale collegamento.

(945) La Commissione rileva inoltre che le autorità francesi hanno considerato irregolare l'offerta di Corsica Ferries proposta tra Marsiglia e i quattro porti della Corsica, poiché la società avrebbe offerto solo tre tragitti andata-ritorno mensili da/verso L'Île-Rousse e Porto Vecchio (rispetto ai tre tragitti andata-ritorno settimanali necessari) e due tragitti andata-ritorno settimanali da/verso Ajaccio e Bastia, mentre per rispondere alla domanda da parte degli utenti ne occorrono almeno cinque.

(946) La Commissione osserva che le autorità francesi non hanno commesso alcun errore manifesto nell'analisi del fallimento del mercato, in quanto è dimostrato che l'offerta di mercato non è sufficiente a soddisfare l'intera domanda da parte degli utenti del trasporto di merci semoventi e di merci non semoventi tra il porto di Marsiglia e ciascun porto della Corsica.

7.3.2.1.3.3. Conclusione sull'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico per il trasporto di merci semoventi e di merci non semoventi tra Marsiglia e ciascun porto della Corsica

(947) Da quanto precede risulta che la Francia ha individuato correttamente l'esistenza di un'esigenza di servizio pubblico di trasporto di merci semoventi e di merci non semoventi tra Marsiglia e ciascun porto della Corsica, in quanto la domanda di trasporto espressa e quantificata dalla Francia non poteva essere soddisfatta dall'offerta di mercato individuata.

7.3.2.2. Proporzionalità dell'intervento statale

(948) Poiché le autorità francesi hanno giustificato, senza incorrere in un errore manifesto di valutazione, la necessità di un intervento statale con l'esistenza di diverse esigenze reali di servizio pubblico di trasporto marittimo tra la Corsica e la Francia continentale, è ora opportuno esaminare se tale intervento sia proporzionato rispetto alle libertà essenziali per il buon funzionamento del mercato interno.

7.3.2.2.1. Proporzionalità dello strumento giuridico scelto per l'intervento

(949) La Commissione osserva che, secondo le autorità francesi, non esisteva alcun altro strumento giuridico diverso da un contratto di servizio pubblico per garantire un servizio in grado di soddisfare le esigenze di servizio pubblico individuate dalle autorità francesi (considerando da 249 a 253). In particolare, le autorità francesi sostengono che il fallimento del mercato è già determinato nel quadro del regime OSP 2019 e che un siffatto regime si sarebbe rivelato insufficiente per soddisfare l'esigenza di servizio pubblico. Sostengono inoltre che gli obblighi di servizio pubblico che possono essere imposti sono limitati nel quadro del regime OSP 2019, segnatamente per quanto concerne gli orari di partenza e di arrivo che rappresentano però una caratteristica della domanda espressa sia dai passeggeri (considerando 112) che dagli utenti del trasporto di merci (considerando 190 e 191).

(950) La Commissione ritiene che tali considerazioni non costituiscano un errore manifesto di valutazione. Come giustamente evidenziato dalle autorità francesi, vige già in effetti un regime OSP per i servizi di trasporto marittimo tra la Corsica e il continente: l'obiettivo della consultazione degli operatori era proprio quello di individuare l'offerta che il mercato sarebbe stato disposto ad attuare nel quadro del regime OSP 2019. Tale offerta si è però dimostrata insufficiente, cosicché si è rivelato necessario prevedere un regime complementare in grado di garantire la prestazione di servizi sufficienti a soddisfare l'esigenza di servizio pubblico ([269]).

(951) Pertanto le autorità francesi non avevano altra scelta che rafforzare il regime OSP 2019 prevedendo frequenze marittime quotidiane tra Marsiglia e i porti di Ajaccio e Bastia e settimanali verso i porti di L'Île-Rousse e Porto Vecchio, nonché un collegamento settimanale obbligatorio per Propriano. La fissazione di condizioni più rigorose nel quadro del regime OSP 2019, anche se le autorità francesi avevano già individuato un fallimento del mercato in tale contesto, avrebbe necessariamente reso ancora più difficile per gli operatori prestare liberamente servizi di trasporto marittimo tra la Corsica e il continente, poiché qualsiasi operatore che intendesse fornire servizi tra Marsiglia e i porti della Corsica sarebbe stato tenuto a conformarsi ai requisiti rafforzati del regime OSP 2019 per offrire tali servizi. In tali circostanze, la Commissione osserva che il ricorso a un contratto di servizio pubblico aggiudicato mediante una procedura di appalto pubblico è al contrario meno restrittivo per l'esercizio della libertà di prestazione di servizi, in quanto può limitare i vincoli imposti agli operatori nel quadro del regime OSP 2019 e permettere una concorrenza sul mercato.

(952) Inoltre la Commissione osserva che non era nemmeno possibile prevedere una compensazione nel quadro del regime OSP 2019, poiché una siffatta compensazione non avrebbe potuto essere limitata ai soli collegamenti tra Marsiglia e la Corsica, ma avrebbe dovuto essere estesa a tutti i collegamenti tra il continente e la Corsica per garantire il carattere non discriminatorio del regime OSP 2019 ([270]). Come rilevato dalle autorità francesi (considerando 252), tale possibilità non avrebbe solo comportato un onere finanziario significativo per il bilancio delle autorità pubbliche, dato peraltro che il bilancio degli Stati membri non è illimitato, ma non avrebbe neppure fornito la garanzia che i servizi necessari per soddisfare le esigenze di servizio pubblico individuate sarebbero stati effettivamente prestati ([271]). Il regime OSP impone infatti obblighi agli operatori che scelgono di fornire servizi, ma non impone la prestazione stessa di tali servizi.

(953) Inoltre occorre anche constatare che il regolamento sul cabotaggio non consente a un regime OSP di stabilire obblighi in fatto di orari di partenza e di arrivo ([272]), mentre tale esigenza emerge dalla domanda qualitativa individuata.

(954) Ne consegue che le autorità francesi potevano quindi ricorrere a un contratto di servizio pubblico per soddisfare le diverse esigenze di servizio pubblico individuate. Le parti interessate non presentano osservazioni al riguardo.

7.3.2.2.2. Proporzionalità degli obblighi di servizio pubblico fissati per soddisfare l'esigenza di servizio pubblico

(955) Poiché le autorità pubbliche potevano ricorrere alle CCSP, in questa sede è opportuno esaminare la proporzionalità degli obblighi di servizio pubblico previsti dalle CCSP per soddisfare l'esigenza di servizio pubblico individuata dalla Francia.

(956) *In primo luogo*, la Commissione osserva che le autorità francesi hanno ritenuto necessario concludere un contratto di servizio pubblico per il trasporto marittimo di passeggeri-pazienti, di merci semoventi e dei trasportatori associati (per la parte degli utenti che non considerano alcuna alternativa al porto di Marsiglia) come pure di merci non semoventi tra il porto di Marsiglia e ciascun porto della Corsica. Inoltre, per quanto riguarda il collegamento Marsiglia-Propriano, la Francia ritiene che il contratto di servizio pubblico debba comportare anche il trasporto marittimo di passeggeri (considerando 255).

([269]) Cfr. in tal senso la sentenza del 20 febbraio 2001, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, punto 66.
([270]) Cfr. nota 276, punto 38.
([271]) Cfr. nota 276, punto 65.
([272]) Cfr. la sezione 5.3.1 della comunicazione interpretativa del regolamento sul cabotaggio.

(957) La Commissione osserva al riguardo che tali obblighi dipendono strettamente dal fallimento del mercato constatato dalle autorità francesi (sezioni 3.4.3.2.2 e 3.4.2.2.2). L'oggetto delle CCSP è pertanto limitato alla sola esigenza di servizio pubblico constatata. Le parti interessate non hanno presentato osservazioni al riguardo.

(958) *In secondo luogo*, le autorità francesi hanno definito, come obblighi di servizio pubblico, orari di arrivo e di partenza da rispettare su ciascun collegamento oggetto delle CCSP. Tali obblighi derivano altresì dalla domanda individuata dalle autorità francesi sia per il trasporto di passeggeri (i quali prediligono le traversate notturne) che per il trasporto di merci (che richiede consegne celeri in Corsica e scali sufficientemente lunghi durante il giorno da consentire il tragitto andata-ritorno dei trattori stradali tra il porto e le basi logistiche/i punti di consegna). Pertanto gli obblighi in fatto di orari di partenza e di arrivo non paiono sproporzionati. Le parti interessate non hanno presentato osservazioni al riguardo.

(959) *In terzo luogo*, la Commissione osserva che le autorità francesi hanno definito una serie di obblighi di servizio pubblico relativi alle frequenze che dovevano essere assicurate nel quadro delle CCSP (considerando da 257 a 261).

(960) Innanzitutto, la Commissione rileva che le autorità francesi hanno imposto frequenze annuali minime da rispettare. Tali frequenze sono volte a garantire collegamenti regolari e sufficienti con la Corsica dal/verso il porto di Marsiglia su tutto l'arco dell'anno. I concessionari sono quindi tenuti a garantire 365 tragitti andata-ritorno all'anno sui collegamenti Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Bastia nonché 156 tragitti andata-ritorno sugli altri tre collegamenti.

(961) La Commissione osserva che tali frequenze soddisfano l'esigenza di servizio pubblico individuata. Dalla consultazione degli utenti risulta infatti che i passeggeri e gli utenti del trasporto di merci erano soddisfatti delle frequenze previste nel quadro delle CCSP 2021-2022, che erano identiche a quelle definite dalle autorità francesi nelle CCSP 2023-2030 (considerando 69). La Commissione osserva inoltre che, in generale, l'insularità della Corsica richiede frequenze regolari nei collegamenti con la Francia continentale, in particolare per quanto riguarda i passeggeri-pazienti, che possono aver bisogno di tali servizi in qualsiasi momento a seconda del loro stato di salute. Altrettanto vale anche per il traffico di merci (semoventi e non semoventi), in quanto i professionisti e i privati in Corsica necessitano di rifornimenti frequenti a causa delle capacità di stoccaggio limitate dei negozi dell'isola (considerando 22). In tal senso, i risultati della consultazione degli utenti sono coerenti con le caratteristiche socioeconomiche della Corsica.

(962) La Commissione osserva infine che le frequenze sono maggiori con i porti di Ajaccio e di Bastia, che sono i porti più importanti della Corsica in termini di traffico di passeggeri e di merci (sezioni 2.3.1 e 2.3.2) e sono anche le due città con le più ampie aree urbane dell'isola, mentre sono inferiori con gli altri tre porti, che generano meno traffico.

(963) L'obbligo di effettuare un determinato numero di tragitti andata-ritorno annuali si suddivide in due obblighi di servizio pubblico, che consistono, da un lato, nel garantire un numero minimo di tragitti andata-ritorno fissi a settimana e, dall'altro lato, nell'assicurare tragitti andata-ritorno flessibili (riprogrammabili) in aggiunta ai tragitti andata-ritorno settimanali fissi, ma entro il limite del numero di tragitti andata-ritorno annuali stabiliti. La Commissione ritiene che i tragitti andata-ritorno riprogrammabili, decisi dall'OTC, rappresentino uno strumento flessibile per adeguare l'offerta alla domanda. Ad esempio, se l'OTC constata che la domanda prevista per un tragitto andata-ritorno in un determinato giorno è molto bassa, può decidere di riprogrammare il tragitto andata-ritorno per un giorno con maggiore affluenza, a condizione che l'operatore rispetti le frequenze settimanali richieste dalle CCSP. La Commissione sottolinea al riguardo che il comitato di controllo tecnico delle CCSP (considerando 290), guidato dall'OTC, si riunisce settimanalmente al fine, tra l'altro, di esaminare la domanda di traffico.

(964) Pertanto gli obblighi di servizio pubblico relativi alle frequenze minime da rispettare hanno il duplice scopo di garantire la regolarità dei servizi di trasporto (attraverso frequenze settimanali minime da assicurare in ciascuna CCSP) e ottimizzare i collegamenti marittimi con la Corsica (mediante tragitti andata-ritorno riprogrammabili).

(965) La Commissione rileva che le frequenze settimanali minime da rispettare corrispondono a una domanda da parte degli utenti (considerando 112, 190 e 191). La Francia ha imposto come obbligo di servizio pubblico tragitti andata-ritorno quotidiani in alta stagione per i collegamenti Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Bastia (quasi quotidiani in bassa stagione) e tre tragitti andata-ritorno a settimana per gli altri tre collegamenti. Tali frequenze sono quindi calibrate in funzione della stagione (bassa o alta) e del collegamento interessato (con frequenze significative concentrate su Ajaccio e Bastia e meno elevate per gli altri tre porti corsi).

(966) Dall'insieme di tali elementi risulta pertanto che le autorità francesi non hanno commesso un errore manifesto di valutazione nel definire le frequenze minime richieste nel quadro di ciascuna CCSP. Le parti interessate non hanno presentato osservazioni al riguardo.

(967) La Commissione osserva poi che le CCSP relative ai collegamenti Marsiglia-Ajaccio, Marsiglia-Bastia e Marsiglia-L'Île-Rousse prevedono, oltre al numero di tragitti andata-ritorno annuali da rispettare, tragitti andata-ritorno aggiuntivi. L'obiettivo di tali tragitti andata-ritorno è far fronte a picchi eccezionali di domanda rilevati nel corso dell'anno ed evitare nella massima misura possibile che le merci rimangano sulla banchina. La Commissione osserva che tali tragitti andata-ritorno aggiuntivi, che riguardano solo il trasporto di merci, rispondono a una domanda da parte degli utenti del trasporto di merci, che lamentano in particolare la mancanza di posti per imbarcare le merci a bordo delle navi nel porto di Marsiglia (considerando (190) e (191)), circostanza confermata dai dati storici sul traffico. La Commissione rileva altresì che il gestore dei porti della Corsica ha segnalato il fenomeno sempre più frequente di rimorchi lasciati sulla banchina nei porti corsi e ha invitato le autorità pubbliche a prevedere tragitti andata-ritorno aggiuntivi per disperdere il traffico (considerando 201). La Commissione osserva poi che il numero di tragitti andata-ritorno aggiuntivi all'anno è relativamente limitato e che tali tragitti andata-ritorno sono facoltativi e attivati esclusivamente a discrezione dell'OTC, fatto salvo il rispetto di condizioni stabilite previamente (considerando 287) e verificate dal comitato di controllo tecnico delle CCSP (considerando 290). Tali tragitti andata-ritorno aggiuntivi sono previsti per i tre collegamenti summenzionati, in quanto tali collegamenti hanno maggiori probabilità di registrare simili picchi di traffico.

(968) Alla luce di quanto illustrato, la Commissione è del parere che l'attuazione di tragitti andata-ritorno aggiuntivi, previsti e inquadrati da condizioni stabilite previamente dalle CCSP riguardanti i collegamenti Marsiglia-Ajaccio, Marsiglia-Bastia e Marsiglia-L'Île-Rousse, risponda a una domanda da parte degli utenti e dei prestatori di servizi di trasporto marittimo. Ne consegue che la Francia non è incorsa in un errore manifesto di valutazione nell'introdurre simili obblighi di servizio pubblico.

(969) Le osservazioni di Corsica Ferries su tale aspetto non sono tali da inficiare questa conclusione. Infatti, diversamente da quanto afferma (considerando 470), il regolamento sul cabotaggio non vieta alla Francia di prevedere tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi alle condizioni stabilite dalle CCSP. Innanzitutto, i tragitti andata-ritorno riprogrammabili rientrano tra gli obblighi di frequenza annuale imposti agli operatori, che discendono per l'appunto da una domanda da parte degli utenti non soddisfatta dall'offerta di mercato. Analogamente, i tragitti andata-ritorno aggiuntivi rispondono a una domanda da parte degli utenti e dei fornitori di servizi e sono attuati per rispondere a un picco eccezionale di traffico debitamente constatato. Inoltre i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi sono attuati nel rispetto di condizioni stabilite previamente. Tali tragitti andata-ritorno sono attivati in particolare qualora sia constatata un'esigenza di servizio pubblico eccezionale (tragitti andata-ritorno aggiuntivi) o, al contrario, insufficiente (tragitti andata-ritorno riprogrammabili). Si presentano quindi come uno strumento di adattamento agli sviluppi dell'esigenza di servizio pubblico nel corso dell'esecuzione delle CCSP, la cui durata è di otto anni. Non è pertanto possibile sostenere che tali tragitti andata-ritorno sono effettuati «in assenza di condizioni o giustificazioni». Inoltre il fatto che le CCSP non definiscano i giorni in cui effettuare tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi è irrilevante, dal momento che tali tragitti andata-ritorno sono per definizione flessibili e attivati in funzione dell'esigenza di servizio pubblico constatata.

(970) Inoltre l'argomentazione di Corsica Ferries secondo cui tali tragitti andata-ritorno paiono superflui, tenuto conto del fatto che le frequenze minime settimanali imposte sono già sufficienti a soddisfare l'esigenza di servizio pubblico, risulta anch'essa irrilevante (considerando 471). Tale argomentazione ignora infatti proprio la domanda da parte degli utenti, i dati storici sul traffico e la ragion d'essere di tali tragitti andata-ritorno. Allo stesso modo, non può essere accolta nemmeno l'argomentazione secondo cui i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi sarebbero già stati pianificati preventivamente dai concessionari. Da un lato, i tragitti andata-ritorno riprogrammabili sono per definizione tragitti andata-ritorno programmati preventivamente dal concessionario (che è tenuto a rispettare il numero di tragitti andata-ritorno annuali imposto dalle CCSP), ma che possono essere riprogrammati dall'OTC in funzione della necessità di ottimizzare il traffico. Dall'altro lato, come emerge dalle osservazioni della Francia, della società Corsica Linea e della società La Méridionale, i tragitti andata-ritorno aggiuntivi sono stati pianificati a titolo indicativo dai concessionari, con l'OTC che rimane in ogni caso l'unico soggetto competente a decidere della loro attuazione.

(971) Infine le osservazioni di Corsica Ferries sull'inosservanza, da parte dei concessionari, degli obblighi di servizio pubblico stabiliti dalla Francia (considerando 472) non sono tali da rimettere in discussione la proporzionalità degli obblighi di servizio pubblico definiti in base all'esigenza di servizio pubblico individuata.

(972) Da quanto precede risulta che le autorità francesi non hanno commesso alcun errore manifesto di valutazione nel definire obblighi di frequenza annuale e settimanale come pure tragitti andata-ritorno aggiuntivi e riprogrammabili.

(973) *Infine* la Commissione osserva che le autorità francesi hanno ritenuto necessario e proporzionato all'esigenza di servizio pubblico il fatto di definire obblighi in materia di capacità minima di carico di cui devono disporre le navi destinate all'esecuzione delle CCSP (considerando da 262 a 263). Tali obblighi riguardano tanto il trasporto di merci quanto quello di passeggeri.

(974) Per quanto riguarda il trasporto di merci, le autorità francesi hanno fissato una capacità minima di carico in ciascuna CCSP, che hanno calcolato sulla base del numero medio di ML previsto per luglio 2030. Tale quantità corrisponde al mese caratterizzato dai volumi di traffico di merci previsti più elevati nel corso dell'esecuzione delle CCSP (considerando 266). A tale riguardo occorre ricordare che, come indicato al considerando 331, nella decisione di avvio la Commissione ha espresso dubbi sulla proporzionalità di tali capacità minime di carico di merci rispetto all'esigenza di servizio pubblico individuata.

(975) Tali dubbi sono condivisi da Corsica Ferries. Quest'ultima fa notare nelle sue osservazioni che le capacità minime di carico di merci avrebbero dovuto essere calcolate sulla base della domanda media stimata tra il 2023 e il 2030 per soddisfare l'esigenza di servizio pubblico individuata (considerando 469) e non della domanda prevista per luglio 2030 ([273]). La Francia nonché le società Corsica Linea e La Méridionale ritengono invece che tali dubbi siano infondati (sezioni 5.2.1.2 e 5.3.1.1.3.1, considerando da 347 a 357, da 546 a 547 e da 606 a 611).

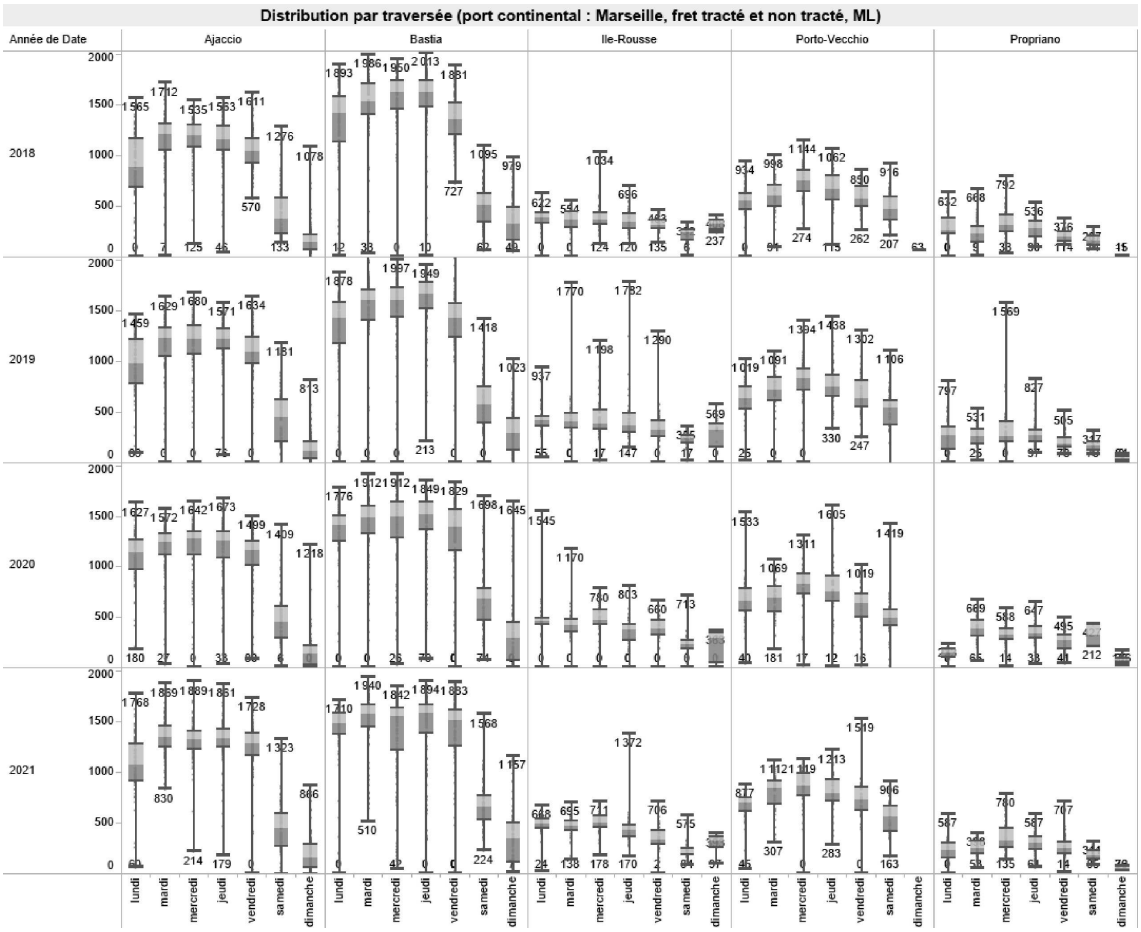
(976) La Commissione osserva anzitutto che i dati forniti dalle autorità francesi mostrano che la domanda di traffico di merci per traversata varia notevolmente in base al mese e al giorno della settimana su tutti i collegamenti tra Marsiglia e la Corsica (Figura 3 e Figura 4). Ad esempio, sul collegamento Marsiglia-Ajaccio, in un determinato mese, la domanda di traffico per traversata può variare da 20 ML a 1 680 ML (valori per marzo 2019). Analogamente, in una determinata settimana, la domanda di traffico per traversata può variare da 0 ML a 1 680 ML (valori per i mercoledì nel 2019) ([274]).

([273]) Si ricorda che la domanda media per traversata, prevista per il periodo 2023-2030, è calcolata come esigenza di servizio pubblico annuale (Tabella 21) divisa per i tragitti andata-ritorno annuali previsti nelle CCSP (Tabella 23).

([274]) Come spiegato dalle autorità francesi, tale variazione nella domanda di traffico di merci riflette la domanda effettiva da parte dei vettori, il che significa che il trasporto marittimo è effettuato generalmente alla data richiesta dai vettori e gli operatori marittimi hanno poco margine per modificare la data del servizio di trasporto richiesto dagli utenti. Per quanto riguarda il trasporto di merci, gran parte delle merci destinate alla Corsica è destinata a rifornire i grandi magazzini e i supermercati dell'isola, in particolare di prodotti freschi. Tali merci sono deperibili e devono pertanto essere consegnate in un momento preciso. Per tale motivo le richieste di prenotazione di posti a bordo delle navi sono presentate con un preavviso molto breve, nella maggior parte dei casi il giorno della partenza, e al massimo qualche giorno prima. Per talune merci (materiali non deperibili, macchinari industriali fuori misura, traslochi), la richiesta di prenotazione può essere effettuata con oltre una settimana di anticipo, ma tale situazione si presenta molto più raramente secondo le autorità francesi.

Figura 3

Traffico di merci non semoventi e semoventi sulle rotte Corsica-Marsiglia. Dispersione del traffico per giorno della settimana (ML)



Fonte: osservazioni delle autorità francesi del 27 luglio 2023.

Distribution par traversée (port continental :

— *Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Distribuzione per traversata (porto continentale: Marsiglia, merci semoventi e non semoventi, ML);

— *Année de Date* – Anno di riferimento;

— *Lundi* – lunedì;

— *Mardi* – martedì;

— *Mercredi* – mercoledì;

— *Jeudi* – giovedì;

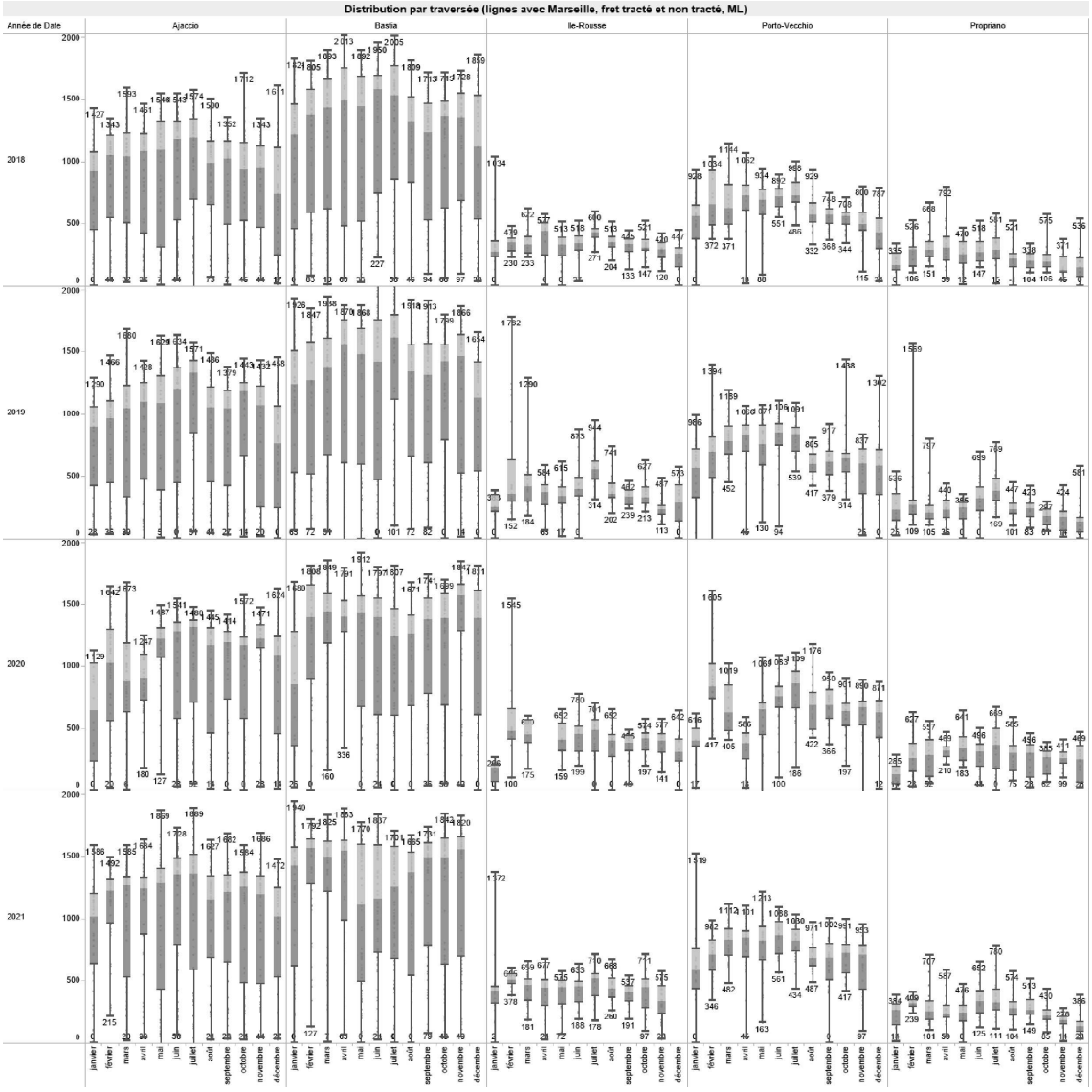
— *Vendredi* – venerdì;

— *Samedi* – sabato;

— *Dimanche* – domenica.

Figura 4

Traffico di merci non semoventi e semoventi (cumulo dei due segmenti, ivi compresa la parte intercambiabile) sulle rotte Corsica-Marsiglia. Dispersione del traffico per mese (ML)



Fonte: osservazioni delle autorità francesi del 27 luglio 2023.

Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)

— Distribuzione per traversata (collegamenti con Marsiglia, merci semoventi e non semoventi, ML);

— *Année de Date* – Anno di riferimento;

— *Janvier* – gennaio;

— *Février* – febbraio;

— *Mars* – marzo;

— *Avril* – aprile;

— *Mai* – maggio;

— *Juin* – giugno;

— *Juillet* – luglio;

— *Août* – agosto;

— *Septembre* – settembre;

— *Octobre* – ottobre;

— *Novembre* – novembre;

— *Décembre* – dicembre.

(977) Tenuto conto di tale elevata dispersione della domanda di traffico di merci, le autorità francesi ritengono che le capacità minime di carico di merci per traversata previste nelle CCSP non siano sproporzionate. In particolare, come indicato nella Tabella 31, se le capacità minime di carico di merci per traversata fossero state calcolate sulla base della domanda media per traversata ricavata dai dati storici, come suggerito da Corsica Ferries, la domanda stimata di traffico di merci non sarebbe stata soddisfatta per un numero significativo di traversate (compresi i tragitti andata-ritorno riprogrammabili). Secondo i dati forniti dalle autorità francesi, la domanda avrebbe superato la capacità minima prevista in una traversata su due sulle rotte tra Marsiglia e Ajaccio, Bastia e Porto Vecchio (una su quattro per i collegamenti tra Marsiglia e Propriano e L'Île-Rousse), il che è considerevole.

(978) La Commissione osserva altresì che una siffatta metodologia comporterebbe l'impossibilità di soddisfare una parte significativa dell'esigenza di servizio pubblico individuata in relazione al trasporto di merci. Sulla base dei dati comunicati dalle autorità francesi, è probabile che non sia possibile soddisfare tra il 17 % e il 25 % dell'esigenza annuale di trasporto di merci. Ciò aggraverebbe i vincoli di capacità già osservabili sui collegamenti tra Marsiglia e i porti della Corsica, come sottolineato dagli utenti e dai fornitori di servizio (considerando 350).

(979) Inoltre è opportuno rilevare che le capacità minime di carico di merci stabilite nelle CCSP non sono nemmeno sufficienti a coprire, in ogni caso, la domanda di merci prevista dalle autorità francesi. In particolare, sui collegamenti Marsiglia-Ajaccio e Marsiglia-Bastia, le autorità francesi hanno ritenuto probabile, sulla base dei dati storici sul traffico (2019), che la domanda possa superare la capacità minima di carico delle merci fissata dalle CCSP per un determinato numero di traversate. Tale rischio rappresenta peraltro uno degli elementi che giustificano la necessità di prevedere tragitti andata-ritorno aggiuntivi nelle CCSP.

(980) Infine, in generale, la Commissione rileva che è legittimo per uno Stato membro assicurarsi che gli obblighi di servizio pubblico siano determinati in modo tale che il servizio pubblico possa soddisfare la domanda prevista, anche su base quotidiana, come giustamente sottolineato dalla società La Méridionale (considerando 609). Risulta infatti dall'articolo 14 TFUE che l'Unione europea e gli Stati membri provvedono affinché i SIEG funzionino in base a principi e condizioni che consentano loro di assolvere i loro compiti. Con la soluzione proposta da Corsica Ferries, il rischio che i SIEG imposti nel quadro delle CCSP non possano assolvere i loro compiti rispetto alle esigenze di servizio pubblico individuate sarebbe significativo. La Commissione rimanda anche all'osservazione pertinente della società La Méridionale sui possibili vincoli operativi degli operatori di cui gli Stati membri devono tenere conto nella definizione degli obblighi di servizio pubblico (considerando 609).

(981) Per le ragioni illustrate, la Commissione constata che gli obblighi in materia di capacità minima di carico di merci previsti nelle CCSP non sono manifestamente sproporzionati rispetto alle esigenze di servizio pubblico individuate.

(982) Diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries (considerando 475), non era opportuno includere i tragitti andata-ritorno aggiuntivi nel calcolo delle capacità minime di carico di merci per traversata. Infatti l'obiettivo degli obblighi di servizio pubblico relativi alle capacità minime di carico di merci è garantire un servizio di trasporto sufficiente in termini di capacità nel quadro delle frequenze annuali richieste dalle CCSP (ossia il traffico di base) e della domanda prevista, esclusi i picchi eccezionali di domanda. Lo scopo dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi, che sono facoltativi e pertanto è possibile non siano mai effettuati, è unicamente quello di far fronte a picchi eccezionali di domanda. L'attivazione di tali tragitti andata-ritorno aggiuntivi avviene quindi solo in circostanze eccezionali e nel quadro di un processo ben definito che richiede prima l'individuazione di un'esigenza ulteriore. Le autorità francesi potevano pertanto validamente definire le capacità minime di carico di merci, in modo tale da garantire che l'operatore fosse in grado di soddisfare le esigenze riguardanti il traffico di base senza pregiudicare lo strumento di flessibilità dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi che consentiva loro in via eccezionale di rispondere a picchi imprevisti.

(983) Per quanto concerne il trasporto di passeggeri, le autorità francesi hanno fissato una capacità minima di carico nelle CCSP per ciascuna delle categorie di passeggeri individuate che richiedono un servizio pubblico di trasporto marittimo (residenti e non residenti per il collegamento Marsiglia-Propriano, passeggeri-pazienti e trasportatori di merci semoventi per tutti i collegamenti).

(984) In primo luogo, per quanto riguarda le capacità minime di carico di passeggeri residenti e non residenti per traversata definite nella CCSP relativa al collegamento Marsiglia-Propriano, la Commissione osserva che tali capacità sono state calcolate sulla base della domanda totale da parte dei passeggeri prevista nel 2030 (la più elevata nel corso dell'esecuzione della CCSP), leggermente superiore a quella del 2019 (+ 1 %). Tale constatazione non è inficiata da un errore manifesto di valutazione.

(985) Inoltre, per quanto concerne le capacità minime di carico di passeggeri-pazienti per traversata, le autorità francesi hanno stimato che la domanda da parte dei passeggeri-pazienti sarebbe rimasta costante tra il 2023 e il 2030, sulla base del livello di traffico stimato nel 2019 (considerando 161). Tale constatazione non è inficiata da un errore manifesto di valutazione in quanto gli obblighi relativi alla capacità di carico sono fissati su una base costante che corrisponde a una stima prudente dell'evoluzione del traffico.

(986) Infine, per quanto attiene alle capacità minime di carico di trasportatori per traversata, occorre ricordare che le autorità francesi hanno ritenuto che, per ciascuna rotta marittima, il rapporto tra trasportatori e ML di merci semoventi corrispondesse al valore medio osservato nel periodo 2018-2021 (considerando 230). Pertanto la domanda attesa da parte dei trasportatori nel 2030 è direttamente correlata al volume di merci semoventi stimato per il 2030.

(987) La Commissione ritiene che il rapporto storico di trasportatori per ML di merci semoventi rappresenti un approccio valido per stimare il numero di trasportatori legati al servizio pubblico di trasporto di merci semoventi. Poiché la Commissione è del parere che le capacità minime di carico di merci previste nelle CCSP non siano sproporzionate rispetto all'esigenza di servizio pubblico individuata (considerando 981), la stessa argomentazione si applica necessariamente a quelle relative al numero di trasportatori.

(988) Le osservazioni di Corsica Ferries in merito al carattere sproporzionato dell'obbligo imposto alle società concessionarie di poter accogliere sistematicamente oltre 12 passeggeri per traversata, con l'esclusione dell'utilizzo di navi ro-ro (considerando da 476 a 479), devono essere respinte. Come indicato ai considerando 829, 874 e 947, la Commissione ritiene che le autorità francesi non abbiano commesso un errore manifesto nel determinare l'esistenza di esigenze di servizio pubblico in materia di trasporto di passeggeri. Inoltre, come osservato ai considerando da 984 a 986, la Commissione ritiene che gli obblighi di servizio pubblico relativi alle capacità minime di carico di passeggeri siano proporzionati rispetto all'esigenza di servizio pubblico da soddisfare. Pertanto le capacità minime di carico non sono state definite in funzione del tipo di nave da utilizzare, ma solo dell'esigenza di servizio pubblico da soddisfare. Inoltre le CCSP non contengono alcuna prescrizione riguardante il tipo di navi da utilizzare. È ad esempio opportuno osservare che le CCSP relative alle rotte di L'Île-Rousse e Porto Vecchio non prevedono nemmeno capacità minime di carico di passeggeri superiori a 12 passeggeri. In tali circostanze, non è quindi possibile sostenere che le CCSP impongono un uso sproporzionato delle navi ro-pax rispetto alle navi ro-ro.

7.3.2.2.3. Conclusione sulla proporzionalità dell'intervento statale e degli obblighi di servizio pubblico previsti nelle CCSP

(989) Da quanto precede risulta che il ricorso alle CCSP, come pure gli obblighi di servizio pubblico da queste stabiliti, non sono manifestamente sproporzionati rispetto all'esigenza di servizio pubblico e costituivano quindi l'approccio meno restrittivo per le libertà essenziali ai fini del buon funzionamento del mercato interno.

7.3.3. *Esistenza di un mandato che precisa gli obblighi di servizio pubblico e i metodi di calcolo della compensazione*

(990) In base ai punti 15 e 16 della disciplina SIEG, la responsabilità della gestione del SIEG deve essere affidata all'impresa interessata mediante uno o più atti, la cui forma può essere decisa da ciascuno Stato membro. Tali atti devono in particolare indicare:

— la natura e la durata degli obblighi di servizio pubblico;

— l'impresa e, se del caso, il territorio interessati;

— la natura di qualsiasi diritto esclusivo o speciale conferito all'impresa dall'autorità che assegna l'aiuto;

— la descrizione del meccanismo di compensazione e i parametri di calcolo, controllo e revisione della compensazione; e

— gli strumenti per evitare sovracompensazioni e le modalità per il recupero di eventuali sovracompensazioni.

(991) Nel caso di specie, la Commissione osserva che:

— il contenuto degli obblighi di servizio pubblico è definito negli articoli 17, 18 e 23 nonché nell'allegato 1 delle CCSP. La loro durata pari a otto anni è specificata nell'articolo 3 delle CCSP;

— l'impresa designata come concessionaria è menzionata a pagina 2 delle CCSP, dove figura come parte contraente. L'ambito geografico di applicazione delle CCSP è chiarito nell'articolo 1;

— le CCSP non prevedono diritti esclusivi o speciali;

— la descrizione del meccanismo di compensazione e i parametri di calcolo, controllo e revisione della compensazione figurano agli articoli da 30 a 39 e nell'allegato 9 delle CCSP;

— gli strumenti per evitare sovracompensazioni e le modalità di recupero di eventuali sovracompensazioni sono stabilite nell'articolo 40 delle CCSP.

(992) La Commissione ritiene pertanto che le CCSP siano conformi ai punti da 15 a 16 della disciplina SIEG. Le parti interessate non hanno presentato osservazioni al riguardo.

7.3.4. *Durata del mandato*

(993) In base al punto 17 della disciplina SIEG, la durata del mandato deve essere giustificata alla luce di criteri oggettivi quali la necessità di ammortizzare immobilizzazioni non trasferibili. In linea di principio, la durata del mandato di un SIEG non dovrebbe superare il tempo necessario per l'ammortamento contabile degli asset principali necessari per fornire il SIEG.

(994) La Commissione osserva innanzitutto che, secondo la comunicazione interpretativa del regolamento sul cabotaggio, il regolamento sul cabotaggio non fissa una durata massima per i contratti di servizio pubblico. Tale comunicazione chiarisce che i contratti di servizio pubblico di durata superiore a cinque anni (nel caso di contratti di concessione ai sensi della direttiva sulle concessioni) o sei anni possono rispettare i requisiti di proporzionalità, a condizione che i) siano giustificati da criteri oggettivi, quali la necessità di ammortizzare gli investimenti effettuati per la gestione del servizio di cabotaggio in condizioni operative normali (ad esempio investimenti in navi o infrastrutture) e ii) non causino effetti di preclusione del mercato ([275]).

([275]) La Commissione rileva infatti che, come indicato nella comunicazione sugli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, nel settore del cabotaggio marittimo la durata dei contratti di servizio pubblico deve essere limitata a un periodo ragionevole e non eccessivo, di norma dell'ordine di sei anni [Comunicazione C(2004) 43 della Commissione – Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3, punto 9]. Tuttavia la comunicazione interpretativa, che riguarda l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi, afferma che: «l'esperienza acquisita […] successivamente al 2003 indica che in alcuni casi il limite di sei anni scoraggia la presentazione di offerte da parte degli armatori, perché tale durata è considerata troppo breve per consentire il recupero degli investimenti nell'esercizio del servizio. Allo stesso modo, le autorità pubbliche sostengono che i contratti di breve durata possono dissuadere gli armatori dall'effettuare investimenti più consistenti, ostacolando in questo modo l'innovazione e i possibili miglioramenti della qualità del servizio. […] Alla luce di quanto detto, la Commissione ritiene che i contratti di servizio pubblico di durata superiore a cinque anni (nei caso dei contratti di concessione ai sensi della direttiva sulle concessioni) o sei anni possono rispettare il requisito di proporzionalità, a condizione che: 1) siano giustificati da criteri oggettivi, quali la necessità di recuperare gli investimenti effettuati nell'esercizio del servizio di cabotaggio marittimo in condizioni operative normali (ad esempio investimenti per navi o infrastrutture), e 2) non causino effetti di preclusione del mercato. L'esperienza della Commissione e le informazioni fornite dalle autorità pubbliche indicano che, ferma restando l'opportunità di analizzare questo aspetto caso per caso, per consentire l'ammortamento di una parte significativa dei costi di un nuovo traghetto medio e allo stesso tempo consentire il corretto funzionamento del mercato, potrebbero essere giustificati contratti della durata massima di 12 anni».

(995) Inoltre, quanto all'aggiudicazione dei contratti di concessione la direttiva sulle concessioni prevede, all'articolo 18, paragrafo 2, che *«[g]li investimenti presi in considerazione ai fini del calcolo [della durata della concessione] comprendono sia quelli iniziali sia quelli in corso di concessione»*.

(996) La durata di sette anni (e un anno facoltativo) è giustificata dalle autorità francesi con l'obiettivo di consentire al concessionario di ammortizzare l'acquisto o gli oneri di locazione delle navi, nonché la messa in conformità di queste ultime alla luce della normativa applicabile, in particolare in materia sicurezza e di transizione ecologica. Tale durata sarebbe necessaria per stimolare gli investimenti dei concessionari durante il periodo della concessione.

(997) Pur rilevando che le CCSP non impongono direttamente alcun investimento, la Commissione osserva comunque che i concessionari devono mobilitare navi (acquistate o noleggiate), il che comporta un onere finanziario considerevole. La Commissione prende inoltre atto dei notevoli investimenti per la messa in conformità rispetto alle più recenti norme ambientali introdotte dalla direttiva (UE) 2023/959 ([276]) e dal regolamento (UE) 2023/1805 ([277]). Come indicato al considerando 571, Corsica Linea stima pari a 12 milioni di EUR il costo per rendere le proprie navi conformi alle norme ambientali.

(998) Per quanto riguarda l'assenza di effetti di preclusione del mercato, la Commissione osserva che la CdC ha deciso di ricorrere a una procedura di aggiudicazione aperta e a convenzioni di servizio pubblico «rotta per rotta». Invece di aggiudicare un unico contratto per la durata di sette anni (e un anno facoltativo), la CdC ha preferito aggiudicare cinque contratti distinti della stessa durata per servizi analoghi, il che favorisce la varietà di attori che possono offrire servizi di trasporto marittimo tra la Francia continentale e la Corsica. Inoltre tale durata aveva lo scopo di rendere la gara d'appalto più attraente per i potenziali candidati e quindi di stimolare la concorrenza. La Commissione osserva che, se non fosse stata fissata una simile durata, per i potenziali candidati sarebbe stato difficile sviluppare un'attività economica in grado di ammortizzare gli investimenti necessari. La Commissione rileva altresì che i collegamenti marittimi con la Corsica continuano a essere assicurati dalla parte attrice da Nizza e da Tolone. Infine la Commissione osserva che nel quadro di altre concessioni di servizio pubblico marittimo in Europa sono previste durate superiori a sei anni (ad esempio, sei anni più quattro in Croazia ([278]) e dodici anni in Italia ([279])). Sulla base di tali elementi, la Commissione ritiene che, nel caso di specie, la durata delle convenzioni non sia tale da precludere l'accesso al mercato.

(999) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che la durata delle CCSP, pari a sette anni, rinnovabile per un anno, soddisfasse i requisiti di proporzionalità, tenuto conto in particolare degli investimenti necessari nel quadro delle CCSP e considerando che una siffatta durata non era tale da precludere l'accesso al mercato.

7.3.5. *Rispetto della direttiva 2006/111/CE*

(1000) Secondo il punto 18 della disciplina SIEG, un aiuto può essere considerato compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE soltanto se l'autorità si rende conforme, ove applicabile, alla direttiva 2006/111/CE della Commissione («**direttiva sulla trasparenza**») ([280]). Si ritiene che gli aiuti che non rispettano tale direttiva compromettano lo sviluppo degli scambi in misura contraria agli interessi dell'Unione, ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE.

(1001) In base all'articolo 2, lettera d), della direttiva sulla trasparenza, il concetto di impresa soggetta all'obbligo di tenere una contabilità separata indica in particolare qualsiasi impresa che è incaricata della gestione di SIEG ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE e riceve compensazioni in qualsiasi forma per prestazioni di servizio pubblico in relazione a tali servizi e che esercita anche altre attività.

([276]) Direttiva (UE) 2023/959, ibidem.
([277]) Regolamento (UE) 2023/1805, ibidem.
([278]) Decisione della Commissione del 12 luglio 2018 relativa alle misure SA.48119 (2017/N) e SA.49523 (2017/N) – Croazia – SIEG – Trasporto pubblico marittimo costiero sulle linee di traghetto n. 431, 432, 632 e 635, C(2018) 4375 final (GU C 339 del 21.9.2018, pag. 1).
([279]) Decisione (UE) 2022/448.
([280]) Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) La Commissione osserva nel caso di specie che le società Corsica Linea e La Méridionale devono essere considerate come imprese soggette all'obbligo di tenere una contabilità separata ai sensi della direttiva sulla trasparenza.

(1003) Le disposizioni della direttiva sulla trasparenza applicabili alle imprese soggette all'obbligo di tenere una contabilità separata sono le seguenti.

(1004) A norma dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva sulla trasparenza, gli Stati membri provvedono affinché la struttura finanziaria e organizzativa delle imprese soggette all'obbligo di tenere una contabilità separata risulti correttamente da tale contabilità, in modo che emerga chiaramente quanto segue:

— i costi e i ricavi associati alle distinte attività;

— i dettagli del metodo con cui costi e ricavi sono imputati o attribuiti alle distinte attività.

(1005) Inoltre, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva sulla trasparenza, «gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché in ogni impresa soggetta all'obbligo di tenere una contabilità separata:

— i conti interni corrispondenti alle attività distinte siano separati;

— i costi e i ricavi siano correttamente imputati o attribuiti sulla base di principi di contabilità dei costi applicati in modo coerente e obiettivamente giustificati;

— i principi di contabilità dei costi secondo i quali vengono tenuti conti separati siano chiaramente definiti».

(1006) Nel caso di specie, la Commissione osserva che, in base all'articolo 30 delle CCSP, i conti interni dei concessionari relativi alle attività contemplate dal SIEG e che esulano da quest'ultimo sono separati come pure che da tali conti emergono i costi e i ricavi connessi a tali attività distinte (considerando 293).

(1007) Inoltre, come illustrato di seguito nella sezione 7.3.8, la Commissione rileva a questo punto che le autorità francesi hanno correttamente imputato e ripartito i costi e i ricavi relativi all'esecuzione del SIEG e alle attività commerciali sulla base di principi di contabilità dei costi, chiaramente definiti, applicati in modo coerente e obiettivamente giustificabili. Le CCSP stabiliscono anche i metodi dettagliati con i quali costi e ricavi sono imputati o attribuiti alle attività distinte.

(1008) Le CCSP sono pertanto conformi alla direttiva sulla trasparenza. Le parti interessate non hanno presentato osservazioni al riguardo.

7.3.6. *Rispetto delle norme dell'Unione applicabili agli appalti pubblici*

(1009) Secondo il punto 19 della disciplina SIEG, un aiuto può essere considerato compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE soltanto se l'autorità responsabile, al momento di affidare la fornitura del servizio all'impresa in esame, ha rispettato o si impegna a rispettare le norme dell'Unione applicabili in materia di appalti pubblici. Ciò comprende tutti i requisiti in materia di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione derivanti direttamente dal trattato e, se del caso, dal diritto derivato dell'Unione. Si ritiene che gli aiuti che non rispettano tali norme e requisiti compromettano lo sviluppo degli scambi in misura contraria agli interessi dell'Unione, ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE.

(1010) Tale requisito è ribadito dalla comunicazione interpretativa del regolamento sul cabotaggio ([281]). Inoltre tale comunicazione stabilisce anche condizioni sulla scelta della procedura di stipula dei contratti ([282]). Indica quindi che, in via di principio, il modo migliore per evitare eventuali discriminazioni è una procedura di gara libera. Una procedura di aggiudicazione che comporti una negoziazione con gli eventuali offerenti può essere compatibile con il principio di non discriminazione, purché le negoziazioni tra l'autorità aggiudicatrice e le società che hanno presentato offerte si svolgano in modo imparziale, equo e trasparente. Come indicato nella comunicazione interpretativa del regolamento sul cabotaggio, la Commissione ritiene che l'aggiudicazione diretta di un appalto non rispetti i principi di non discriminazione e trasparenza sanciti dall'articolo 4 del regolamento sul cabotaggio. Analogamente, non rispetta tali principi qualsiasi procedura di gara concepita in modo tale da limitare indebitamente il numero di offerenti interessati.

(1011) La comunicazione interpretativa del regolamento sul cabotaggio precisa inoltre che, per garantire l'osservanza dei principi summenzionati, è opportuno disporre di un periodo di tempo adeguato e ragionevole tra l'avvio della procedura di gara e la data di inizio della prestazione del servizio di trasporto. Un periodo troppo breve che non tiene conto in misura sufficiente dei criteri del servizio di cabotaggio oggetto della gara (ad esempio dimensioni del mercato, requisiti di qualità e frequenza) potrebbe favorire l'armatore che riveste una posizione dominante sul mercato, in violazione del principio di parità di trattamento.

(1012) La Commissione ha quindi esaminato se l'autorità responsabile, al momento di affidare la fornitura del servizio alle imprese interessate, si è resa conforme alle norme dell'Unione applicabili in materia di appalti pubblici, in particolare la direttiva sulle concessioni.

(1013) Nella denuncia presentata, Corsica Ferries allude a due violazioni della direttiva sulle concessioni. Per quanto riguarda la prima violazione, Corsica Ferries sostiene di aver riscontrato ostacoli tali da rendere impossibile la propria candidatura, in particolare i tempi molto brevi previsti dalla procedura (considerando 522) ([283]). Sostiene inoltre che le autorità francesi hanno indebitamente modificato le caratteristiche minime della procedura di aggiudicazione al fine di selezionare offerte che non rispettavano le prescrizioni tecniche di cui all'allegato 1 delle CCSP, in particolare per quanto concerne i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e i tragitti andata-ritorno aggiuntivi.

(1014) Per quanto riguarda la seconda violazione (considerando 523), Corsica Ferries sostiene che la durata delle CCSP non era giustificata alla luce dell'assenza di investimenti posti a carico dei concessionari. La Commissione rimanda su tale aspetto alla sezione 7.3.4 della decisione.

7.3.6.1. Sulla durata della procedura di gara

(1015) Nella presente sezione la Commissione esamina la conformità della durata della procedura di gara con la direttiva sulle concessioni sotto due profili: i) il periodo compreso tra l'avvio della procedura (6 maggio 2022) e l'inizio effettivo della CCSP (1º gennaio 2023) e ii) il periodo compreso tra l'aggiudicazione delle CCSP (21 dicembre 2022) e la loro entrata in vigore (1º gennaio 2023).

(1016) La direttiva sulle concessioni prevede ([284]) un termine minimo di 30 giorni per la presentazione delle candidature e delle offerte, a decorrere dalla data di pubblicazione del bando di concessione. Tale termine minimo è stato rispettato nel caso di specie (essendo il termine per la presentazione delle candidature il 25 luglio 2022).

([281]) Sezione 5.4.1.

([282]) Sezione 5.4.2.

([283]) Corsica Ferries asserisce inoltre che il requisito di mobilitare navi ro-pax costituiva un ostacolo all'ingresso (considerando 517). La Commissione osserva tuttavia che le società attive nei collegamenti con la Corsica tra il 2015 e il 2022, ivi compresa Corsica Ferries, dispongono di navi di dimensioni compatibili con le disposizioni di cui alle CCSP attuali. La Commissione ritiene inoltre che le condizioni relative alla capacità stabilite dalle CCSP siano giustificate da un'esigenza di servizio pubblico, come indicato nelle sezioni 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 e 7.3.2.1.3.3. Pertanto tali condizioni non possono aver rappresentato un ostacolo all'ingresso.

([284]) Direttiva sulle concessioni, articolo 39.

(1017) La direttiva sulle concessioni non prevede invece alcun termine minimo o massimo tra l'aggiudicazione di una concessione e la sua entrata in vigore. Occorre pertanto valutare se i termini della procedura di cui trattasi possano aver violato i principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione.

(1018) La Commissione esaminerà di seguito le affermazioni di Corsica Ferries secondo cui i termini previsti dalla procedura costituivano un ostacolo all'ingresso per i nuovi operatori, alla luce della giurisprudenza esistente ([285]) e delle prassi nel settore marittimo.

(1019) La Commissione osserva che le CCSP 2021-2022 scadevano il 31 dicembre 2022. L'entrata in vigore delle nuove CCSP il 1º gennaio 2023 era stata annunciata nel gennaio 2022, nel quadro della consultazione degli operatori condotta dalla CdC, consultazione alla quale Corsica Ferries ha partecipato. Il bando di gara è invece stato pubblicato dall'OTC il 6 maggio 2022, vale a dire otto mesi prima dell'entrata in vigore delle CCSP 2023-2030.

(1020) La Commissione rileva altresì che, dopo la pubblicazione del bando di gara il 6 maggio 2022, nessuno dei potenziali candidati ha chiesto la modifica del calendario, sebbene quest'ultimo fosse stato reso noto fin dall'inizio della procedura (cfr. considerando 374).

(1021) Corsica Ferries ritiene che tale calendario abbia rappresentato un ostacolo tale da rendere impossibile la propria candidatura. In particolare, sostiene che, nel settore del trasporto marittimo, le prenotazioni sono aperte con almeno sei mesi di anticipo, il che rendeva impossibile, per i nuovi fornitori, mobilitare navi che disponessero di una certa capacità minima di trasporto di passeggeri e di cabine entro i termini del bando di gara. Pertanto, per poter riassegnare la propria flotta utilizzata per i collegamenti Tolone-Corsica, Nizza-Corsica e Italia-Corsica ai collegamenti Marsiglia-Corsica, avrebbe dovuto chiudere le prenotazioni relative a tali collegamenti almeno sei mesi prima.

(1022) La Commissione prende atto delle osservazioni delle società La Méridionale e Corsica Linea, secondo cui per aprire le prenotazioni è sufficiente un termine molto più breve di quello indicato da Corsica Ferries. I beneficiari delle CCSP spiegano che per il trasporto di merci, che costituisce l'oggetto principale delle CCSP, la stragrande maggioranza delle prenotazioni è effettuata con qualche giorno di anticipo o il giorno stesso per i clienti abituali. Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, l'applicazione delle CCSP iniziava in bassa stagione con un traffico limitato. La società La Méridionale dichiara ad esempio di aver aperto le prenotazioni per i lotti 1 e 3 (Ajaccio e Porto Vecchio) il 21 dicembre 2022 senza che tale circostanza le abbia impedito di iniziare il servizio normalmente.

(1023) La Commissione osserva che il calendario di previsione della procedura è stato annunciato dall'OTC nella delibera 22/050 dell'Assemblea della Corsica del 28 aprile 2022. Secondo tale calendario, la data di ricevimento delle candidature era fissata per il 25 luglio 2022, le negoziazioni erano previste a partire dall'agosto 2022 mentre l'aggiudicazione delle CCSP, la selezione del/i candidato/i e la notifica a tale/i candidato/i nell'ottobre 2022.

(1024) Sulla base di tale calendario, il periodo di tempo previsto tra l'aggiudicazione delle CCSP e la loro entrata in vigore (1º gennaio 2023) era di poco superiore a due mesi, vale a dire oltre il doppio del periodo oggetto della giurisprudenza SNCM II (cfr. considerando 372).

(1025) La Commissione osserva altresì che il 25 luglio 2022, data di ricevimento delle candidature, l'OTC e la CdC hanno potuto constatare che solo le società Corsica Linea e La Méridionale si erano candidate, in nome proprio o in raggruppamento, mentre non si era proposto alcun nuovo soggetto entrante. Di conseguenza, a partire dal 25 luglio 2022, l'OTC e la CdC hanno potuto concludere che modificare il calendario iniziale e accorciare il lasso di tempo tra l'assegnazione delle CCSP e la loro entrata in vigore non avrebbe avuto alcun effetto di esclusione nei confronti di potenziali nuovi soggetti entranti.

(1026) Alla luce di quanto precede, in particolare del calendario della procedura di stipula, del fatto che non è pervenuta alcuna richiesta di modifica del calendario e della prassi in materia di prenotazione nel settore del trasporto marittimo, la Commissione ritiene che qualsiasi candidato disponesse di un periodo di tempo ragionevole per i) preparare la sua candidatura e la sua offerta nonché ii) mobilitare la sua flotta sulle rotte per le quali si candidava.

([285]) Sentenze del 1º marzo 2017, SNCM II, ibidem.

7.3.6.2. Sui requisiti minimi e i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi

(1027) Nella presente sezione la Commissione esaminerà la conformità della procedura di aggiudicazione con la direttiva sulle concessioni per quanto riguarda i) la portata dei requisiti minimi, ii) la conformità delle CCSP con i requisiti minimi e iii) il rispetto dei principi di parità di trattamento e di non discriminazione per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e i tragitti andata-ritorno aggiuntivi.

7.3.6.2.1. Ambito di applicazione dei requisiti minimi

(1028) Per quanto concerne i requisiti minimi, l'articolo 37 della direttiva sulle concessioni stabilisce che l'offerta risponde ai requisiti minimi prescritti dall'amministrazione aggiudicatrice e che tali requisiti non possono essere modificati nel corso delle negoziazioni. L'articolo 2.4 del regolamento della consultazione (considerando 270) prevede le «caratteristiche minime» seguenti:

— «[le] tariffe massime applicabili ai residenti della Corsica e al trasporto di merci,

— [le] capacità di carico delle navi,

— [i] tragitti andata-ritorno orari e le frequenze dei servizi,

— [la] durata della convenzione [e]

— [l']importo massimo della compensazione finanziaria versata dall'OTC».

(1029) L'allegato 1 (allegato tecnico dei servizi, considerando 285) del regolamento della consultazione indica che le caratteristiche dei servizi marittimi costituiscono «capacità minime».

(1030) Nelle osservazioni sulla decisione di avvio, la Francia ha chiarito che i requisiti minimi erano stabiliti nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione (considerando 379) e che l'allegato 1 illustrava in modo dettagliato unicamente i requisiti minimi riguardanti i) la capacità di carico delle navi nonché ii) i tragitti andata-ritorno orari e le frequenze dei servizi (considerando 380).

(1031) La Commissione osserva che l'articolo 2.4 del regolamento della consultazione consta di un elenco in cui le caratteristiche minime sono meramente enumerate, senza ulteriori precisazioni sulla loro definizione o sui loro valori minimi. Per comprendere l'esatta portata delle caratteristiche minime occorre consultare altri documenti inclusi nel fascicolo di consultazione (cfr. considerando 379).

(1032) Per quanto riguarda le caratteristiche minime riguardanti i) la capacità di carico delle navi come pure ii) i tragitti andata-ritorno orari e le frequenze dei servizi, tali caratteristiche sono illustrate in modo dettagliato nell'allegato 1, «Allegato tecnico dei servizi», che definisce i) le capacità minime in materia di passeggeri e di merci nonché ii) le frequenze minime e le fasce orarie. Secondo Corsica Ferries, tutti gli elementi menzionati nell'allegato 1 costituirebbero caratteristiche minime, tenuto conto in particolare della sentenza del Consiglio di Stato del 24 giugno 2019 ([286]). Al riguardo, anche se l'interpretazione del diritto dell'Unione spetta alla Corte di giustizia dell'Unione europea, è opportuno sottolineare che tale sentenza ha confermato l'ordinanza del Tribunale amministrativo di Bastia del 19 marzo 2019 ([287]), che sembra aver concluso, nel quadro della procedura di aggiudicazione delle CCSP per il trasporto marittimo di passeggeri e di merci tra la Corsica e il continente per il periodo 2019-2020, che solo le prescrizioni tecniche previste in un allegato connesse a una caratteristica minima della convenzione illustrata nell'articolo pertinente del regolamento della consultazione dovevano essere considerate anche come caratteristiche minime.

(1033) Secondo Corsica Ferries, le offerte presentate dagli offerenti non rispettavano i requisiti minimi, ai sensi della direttiva sulle concessioni, per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e i tragitti andata-ritorno aggiuntivi di cui all'allegato 1.

([286]) Consiglio di Stato, 24 giugno 2019, La Méridionale, n. 429407, punto 3.
([287]) Tribunale amministrativo di Bastia, 19 marzo 2019, La Méridionale, n. 1900289, punto 12.

(1034) Tuttavia i tragitti andata-ritorno riprogrammabili non sono menzionati né all'articolo 2.4 del regolamento della consultazione, né all'allegato 1. Di conseguenza non possono essere annoverati tra i requisiti minimi ai sensi della direttiva sulle concessioni. Quanto ai tragitti andata-ritorno aggiuntivi, l'allegato 1 menziona unicamente il numero massimo che l'autorità concedente può effettuare alla luce delle necessità di esecuzione del servizio pubblico su determinate rotte. L'allegato 1 non disciplina invece altri aspetti dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi, come la fissazione delle loro date. ([288])

(1035) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi non rientrassero tra i requisiti minimi ai sensi della direttiva sulle concessioni.

7.3.6.2.2. Conformità delle CCSP con i requisiti minimi

(1036) Corsica Ferries sostiene inoltre che le autorità francesi hanno modificato le caratteristiche minime.

(1037) Per quanto concerne la presunta modifica delle caratteristiche minime nel corso delle negoziazioni, le autorità francesi affermano che non sono cambiate. Previa verifica delle CCSP sottoscritte, la Commissione constata infatti che le caratteristiche minime sono identiche a quelle definite nell'articolo 2.4 del regolamento della consultazione e nella documentazione di gara.

(1038) Per quanto riguarda la conformità delle offerte selezionate ai requisiti minimi, la Commissione constata, previa verifica ([289]), che sono conformi alle caratteristiche di cui all'articolo 2.4 del regolamento della consultazione e alla documentazione di gara.

(1039) Inoltre tutte le offerte selezionate soddisfacevano le prescrizioni tecniche di cui all'allegato 1. Solo una nave di Corsica Linea, la Paglia Orba, disponeva di un'unica cabina per persone a mobilità ridotta anziché due come previsto dall'allegato 1. Tuttavia, anche supponendo che la prescrizione tecnica relativa al numero di cabine per persone a mobilità ridotta costituisse un requisito minimo in virtù della direttiva sulle concessioni, tale nave era una nave secondaria destinata a essere utilizzata in sostituzione di una nave principale (considerando 384). Inoltre il candidato si era impegnato a sostituire tale nave con una delle sette navi potenzialmente utilizzate per i collegamenti qualora fossero state necessarie due cabine per persone a mobilità ridotta. È opportuno ricordare a tal proposito che l'articolo 20 delle CCSP consente di sostituire le navi durante l'esecuzione. Allo stesso tempo, Corsica Linea si è impegnata a realizzare opere che consentissero l'allestimento di una seconda cabina per persone a mobilità ridotta. Tali opere sono state ultimate e la Paglia Orba dispone ora di due cabine per persone a mobilità ridotta.

7.3.6.2.3. Rispetto dei principi di parità di trattamento e di non discriminazione con riferimento ai tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi

(1040) Corsica Ferries sostiene che adempiere ai requisiti di cui all'allegato 1 per i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e i tragitti andata-ritorno aggiuntivi risultava problematico da un punto di vista economico. Secondo Corsica Ferries, tali requisiti l'avrebbero obbligata a mobilitare una nave destinata esclusivamente a tali tragitti andata-ritorno, in quanto questi ultimi devono essere effettuati in qualsiasi momento, fatto salvo un periodo di preavviso di almeno una settimana.

(1041) La Commissione osserva che le CCSP e i loro allegati 1 prevedono tre categorie di tragitti andata-ritorno: i tragitti andata-ritorno «di base», i tragitti andata-ritorno «riprogrammabili» e i tragitti andata-ritorno «aggiuntivi».

(1042) I tragitti andata-ritorno riprogrammabili sono disciplinati dall'articolo 17 delle CCSP, che stabilisce quanto segue: «Al fine di ottimizzare l'organizzazione del traffico, la Collettività si riserva la possibilità di riprogrammare tragitti andata-ritorno, nel rispetto del numero totale di tragitti andata-ritorno annuali di cui all'allegato 1. Tali riprogrammazioni sono decise nel contesto delle riunioni del comitato tecnico di cui all'articolo 10.2 della presente convenzione».

(1043) La Commissione rileva che i tragitti andata-ritorno riprogrammabili non costituiscono tragitti andata-ritorno aggiuntivi rispetto al numero totale di tragitti andata-ritorno annuali, ma rientrano invece in tale numero complessivo.

([288]) Come indicato al considerando 1055, il fatto che i concessionari propongano date per tali tragitti andata-ritorno non incide sul fatto che la scelta delle date effettive spetta in ultima analisi al concedente.

([289]) Nella versione oggetto di contratto dell'allegato 1 per il lotto 4 che le autorità francesi hanno fornito alla Commissione mancavano due pagine. Tuttavia la Commissione ha potuto reperire e confermare le informazioni mancanti in altri documenti del contratto del bando di gara (allegati 2 e 3).

(1044) I tragitti andata-ritorno aggiuntivi sono definiti nell'articolo 18 delle CCSP, che recita: «Tenuto conto delle necessità in materia di esecuzione del servizio pubblico, il Concedente potrà chiedere al Concessionario di effettuare su base occasionale tragitti andata-ritorno aggiuntivi nei limiti del numero di cui all'allegato 1 (tragitti andata-ritorno aggiuntivi) […]».

(1045) La Commissione osserva che sono stati previsti tragitti andata-ritorno aggiuntivi solo per tre lotti (10 tragitti andata-ritorno per il lotto 1, 30 tragitti andata-ritorno per il lotto 2 e 10 tragitti andata-ritorno per il lotto 5).

(1046) Le autorità francesi precisano che né dal fascicolo di consultazione né dalle risposte fornite dall'amministrazione aggiudicatrice ai quesiti posti dai candidati nel corso della procedura di stipula risulta che i candidati fossero obbligati a mobilitare navi supplementari per i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e i tragitti andata-ritorno aggiuntivi. Le autorità francesi indicano inoltre che, in conformità con gli articoli 17 e 18 dei progetti di CCSP, la realizzazione dei tragitti andata-ritorno riprogrammabili e dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi presuppone la riunione del comitato tecnico previsto dall'articolo 10.2 delle CCSP. Il comitato tecnico consente al concessionario interessato dalla realizzazione di tali tragitti andata-ritorno di riferire in merito a eventuali difficoltà che potrebbero emergere in tale contesto.

(1047) La Commissione osserva che la realizzazione dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi non era una novità, dal momento che le CCSP precedenti (CCSP 2021-2022), per le quali Corsica Ferries si era candidata, prevedevano anch'esse tragitti andata-ritorno aggiuntivi, in numero identico per i tre lotti. Inoltre gli operatori economici interessati a presentare offerte avevano la possibilità di consultare le informazioni relative ai periodi di domanda considerevole che possono richiedere tragitti andata-ritorno aggiuntivi.

(1048) La Commissione prende altresì atto dell'ordinanza del Tribunale amministrativo di Bastia del 20 luglio 2022 (considerando 274), nella quale il Tribunale ha ritenuto che, per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno aggiuntivi: «[…] in tali circostanze, e considerato che le informazioni relative ai periodi di forte domanda di trasporto marittimo che possono giustificare una domanda di tragitti andata-ritorno aggiuntivi sono note agli operatori economici come pure che SAS Corsica Ferries può benissimo consultare i dati messi a disposizione del pubblico, in particolare dall'osservatorio regionale dei trasporti della Corsica, come peraltro indicato nel paragrafo 4.1 del regolamento della consultazione, dall'istruzione non risulta che le informazioni, relative ai tragitti andata-ritorno riprogrammabili e ai tragitti andata-ritorno aggiuntivi, contenute nel fascicolo di consultazione non siano sufficienti per consentire ai candidati di valutare la portata degli obblighi in capo ai concessionari e di presentare un'offerta. L'asserita violazione delle norme in materia di pubblicità e di indizione di una gara non è quindi tale da danneggiare la società richiedente. Ne consegue che lo strumento invocato è inefficace» ([290]).

(1049) La Commissione osserva che le risposte alle domande sui tragitti andata-ritorno poste dai potenziali candidati non hanno fornito ulteriori precisazioni su determinati aspetti del fascicolo di consultazione, ma hanno in generale rimandato i candidati ai documenti di gara, ritenuti sufficientemente chiari ([291]). Ciononostante i candidati hanno tutti avuto accesso alle stesse informazioni attraverso la sezione «Domande e risposte», nel rispetto dei principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento.

(1050) La Commissione è del parere che i documenti di gara non suggerissero in alcun modo che era necessario disporre di un mezzo navale apposito per i tragitti andata-ritorno aggiuntivi o riprogrammabili. Tale conclusione è confermata dalle CCSP precedenti e dalle offerte presentate. Ciò non sarebbe stato peraltro sostenibile da un punto di vista pratico ed economico in quanto la compensazione del servizio pubblico non copre i costi di immobilizzazione di navi che sarebbero rimaste inattive per la maggior parte del tempo ([292]).

(1051) Sulla base di quanto precede, la Commissione conclude che il regolamento della consultazione era sufficientemente chiaro su tale aspetto da consentire ai candidati di formulare un'offerta.

(1052) La Commissione osserva inoltre che i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi sono concepiti come strumenti che consentono di adeguare il servizio pubblico alla domanda effettiva o alle condizioni meteorologiche, nell'ambito di CCSP di lunga durata, nel quadro di un meccanismo simile a una clausola di opzione ai sensi dell'articolo 43, paragrafo 1, lettera a), della direttiva sulle concessioni.

([290]) Tribunale amministrativo di Bastia, ordinanza del 20 luglio 2022, considerando 12.

([291]) Corsica Ferries ritiene che l'OTC avesse indicato nelle sue risposte che l'allegato 1 costituiva un requisito minimo (considerando 529). Tuttavia l'OTC si è limitato a rimandare ai documenti di gara.

([292]) Se fossero stati necessari mezzi navali dedicati ai tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi, ne sarebbero derivati costi ulteriori corrispondenti a tali mezzi navali non compatibili con il massimale per le compensazioni dei costi relativi agli obblighi di servizio pubblico.

(1053) La Commissione rileva che i documenti di consultazione non vietavano ai candidati di formulare proposte e che le offerte selezionate erano conformi alle disposizioni del regolamento della consultazione e del progetto di contratto per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi.

(1054) Il fatto che Corsica Linea e il raggruppamento Corsica Linea-La Méridionale abbiano proposto date per la realizzazione dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi, sulla base della loro esperienza in fatto di esigenze di merci e di esigenze illustrate dall'OTC nel fascicolo di consultazione, non significa che i tragitti andata-ritorno sarebbero stati necessariamente effettuati in quelle medesime date, escludendo pertanto la possibilità per l'OTC di chiedere la realizzazione di tragitti andata-ritorno in altre date. Le date di tali tragitti andata-ritorno aggiuntivi sono comunque stabilite dal comitato tecnico, come previsto dall'articolo 10.2 del contratto, e comunicate al concessionario con una settimana di anticipo.

(1055) Il programma proposto dal concessionario pertanto non impegna in alcun modo l'amministrazione aggiudicatrice, che decide la data di un tragitto andata-ritorno in funzione delle esigenze. Tale conclusione è stata dimostrata dall'esempio dei tragitti andata-ritorno aggiuntivi effettivamente realizzati nel 2023 per il lotto 1, l'unico per il quale sono stati effettuati tragitti andata-ritorno aggiuntivi (considerando 389). Dei 30 tragitti andata-ritorno aggiuntivi proposti, ne sono stati effettuati 28. Tra questi, tre tragitti andata-ritorno aggiuntivi sono stati realizzati in date non previste nel programma preventivo. Inoltre l'OTC non ha richiesto tragitti andata-ritorno aggiuntivi per cinque delle date «previste». La Commissione osserva altresì che nel 2023 l'OTC non ha richiesto alcun tragitto andata-ritorno riprogrammabile.

(1056) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che le offerte selezionate sono conformi alle disposizioni del regolamento della consultazione e del progetto di CCSP per quanto riguarda i tragitti andata-ritorno riprogrammabili e aggiuntivi e che non è stato riservato alcun trattamento favorevole relativamente al calendario di tragitti andata-ritorno proposto da Corsica Linea e dal raggruppamento Corsica Linea - La Méridionale.

7.3.6.3. Conclusione

(1057) Sulla base di tali elementi, la Commissione non può concludere che Corsica Ferries abbia riscontrato ostacoli all'ingresso tali da impedirle di presentare un'offerta e da farle subire una discriminazione.

7.3.7. *Assenza di discriminazione per quanto riguarda il metodo di calcolo della compensazione*

(1058) Secondo il punto 20 della disciplina SIEG, nel caso in cui un'autorità affidi la fornitura di un medesimo SIEG a più imprese, è necessario che la compensazione sia calcolata in base allo stesso metodo per ciascuna impresa.

(1059) Poiché la prestazione del servizio pubblico su ciascuno dei collegamenti è assegnata a un'unica impresa o a un raggruppamento di imprese (vale a dire Corsica Linea, La Méridionale o il raggruppamento Corsica Linea-La Méridionale, cfr. Tabella 13), la Commissione ritiene che nel caso di specie non possa sussistere discriminazione ai sensi del punto 20 della disciplina SIEG. In ogni caso, la Commissione constata che la compensazione è stata calcolata secondo gli stessi principi per ciascuna CCSP (sezione 3.7.2).

(1060) Inoltre la comunicazione interpretativa del regolamento sul cabotaggio contiene anche disposizioni specifiche sull'applicazione del principio di non discriminazione in materia di cabotaggio marittimo. Prevede infatti che gli Stati membri non debbano imporre obblighi destinati in modo particolare a una data società di navigazione, il che ostacolerebbe l'accesso al mercato da parte di altri armatori dell'Unione, né imporre altri obblighi che avrebbero lo stesso effetto ([293]). La comunicazione richiama in particolare l'attenzione su due tipi di clausole contrattuali, riguardanti, da un lato, le condizioni per rilevare le navi degli operatori di servizio pubblico precedenti ([294]) e, dall'altro lato, le condizioni relative all'equipaggio ([295]).

(1061) Nel caso di specie, le CCSP non impongono alcun obbligo destinato segnatamente a una data società di navigazione, in particolare non impongono obblighi legati al rilevamento delle navi dell'operatore uscente o relativi all'equipaggio.

([293]) Sezione 5.3.2.
([294]) Sezione 5.3.2.1.
([295]) Sezione 5.3.2.2.

(1062) Le parti interessate non hanno presentato osservazioni al riguardo.

(1063) Le CCSP sono pertanto conformi al punto 20 della disciplina SIEG e all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento sul cabotaggio.

7.3.8. *Importo della compensazione*

(1064) Secondo il punto 21 della disciplina SIEG, l'importo della compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un utile ragionevole.

(1065) Il punto 22 stabilisce che l'importo della compensazione può essere fissato a scelta sulla base dei costi e delle entrate previsti, sulla base dei costi e delle entrate effettivamente registrati o sulla base di una combinazione delle due alternative, a seconda degli incentivi all'efficienza che gli Stati membri intendono prevedere sin dall'inizio nell'ottica di favorire gli incrementi di efficienza, in conformità con i punti 40 e 41.

(1066) Il punto 23 specifica che qualora la compensazione si fondasse, in tutto o in parte, sui costi e sulle entrate previsti, ciò deve essere specificato nel mandato e tali previsioni devono essere basate su parametri plausibili e osservabili relativi al contesto economico nel quale viene fornito il SIEG. Se del caso, devono basarsi sulle competenze delle autorità di regolamentazione del settore o di altri organismi indipendenti dall'impresa. Gli Stati membri devono specificare le fonti su cui si basano tali previsioni. La stima dei costi deve tenere conto delle aspettative relative agli incrementi di efficienza che il fornitore del SIEG dovrebbe realizzare nel periodo dell'incarico affidatogli.

(1067) Come indicato all'articolo 30 delle CCSP (considerando 293), la compensazione finanziaria massima versata dall'OTC al concessionario per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico non eccede quanto necessario per coprire i costi netti determinati dalla prestazione del SIEG, tenuto conto di un utile ragionevole.

(1068) Nel caso di specie, l'importo della compensazione per la prestazione del SIEG è calcolato ex ante, utilizzando il metodo di ripartizione dei costi, come indicato nel conto economico preventivo dei concessionari per ciascun lotto (allegato 9), che costituisce parte integrante delle CCSP. L'importo della compensazione fissato all'allegato 9 non può essere aumentato a posteriori, ma è oggetto di incentivi dell'efficienza (considerando 301 e 302) e di un controllo ex post (considerando 319), che prevede un meccanismo di recupero in caso di sovracompensazione.

(1069) Nel quadro dell'aggiudicazione delle CCSP, le autorità francesi hanno verificato che le offerte finanziarie presentate dalle società Corsica Linea e La Méridionale si basassero su ipotesi oggettive e plausibili e rispettassero gli obblighi del servizio pubblico, ivi compresi le capacità minime in termini di trasporto di merci e di passeggeri nonché gli obblighi relativi alle tariffe applicabili al trasporto di merci e di passeggeri.

(1070) Di conseguenza la Commissione ritiene che i punti da 21 a 23 della disciplina SIEG siano rispettati.

7.3.8.1. Costi netti necessari per adempiere agli obblighi di servizio pubblico

(1071) Secondo il punto 24 della disciplina SIEG, il costo netto necessario (o che si prevede necessario) per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico deve essere calcolato utilizzando la metodologia del costo evitato netto, laddove questo sia richiesto dalla legislazione nazionale o dell'Unione e negli altri casi in cui ciò sia possibile.

(1072) Sebbene la Commissione ritenga che il metodo del costo evitato netto sia il modo più accurato per stabilire il costo dell'adempimento di un obbligo di servizio pubblico, secondo il punto 27 della disciplina SIEG vi possono essere casi in cui il ricorso a tale metodo è impossibile o inopportuno. Ove debitamente giustificato, la Commissione può accettare il ricorso a metodi alternativi per calcolare il costo netto necessario all'adempimento dell'obbligo di servizio pubblico, quale la metodologia basata sulla ripartizione dei costi.

(1073) Nel caso di specie, le autorità francesi hanno utilizzato il metodo basato sulla ripartizione dei costi (cfr. considerando da 307 a 309), il che, secondo Corsica Ferries, non è giustificato (considerando da 493 a 498).

(1074) *In primo luogo*, occorre ricordare che, conformemente alla disciplina SIEG, entrambi i metodi (ossia il metodo del costo evitato netto e il metodo basato sulla ripartizione dei costi), se applicati correttamente, costituiscono metodi validi per calcolare l'importo adeguato della compensazione. Tali due metodi si basano su ipotesi di entrate e di costi aggiuntivi o diretti associati alla fornitura del SIEG e sono pertanto soggetti a vincoli metodologici comparabili, diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries.

(1075) *In secondo luogo*, il metodo del costo evitato netto richiede la determinazione dei costi e delle entrate dell'impresa in uno scenario ipotetico in cui non esiste alcun SIEG. Le attività delle società Corsica Linea e La Méridionale sui collegamenti tra la Corsica e il continente dipendono tuttavia dall'esistenza del SIEG. Nel quadro della consultazione degli operatori, hanno affermato che, in assenza di un contratto di servizio pubblico, non avrebbero offerto alcun servizio commerciale tra la Corsica e la Francia continentale (considerando 234). Diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries, la Commissione ritiene che, sulla base degli elementi illustrati ai considerando da 817 a 825 e 870, le autorità francesi non abbiano commesso un errore manifesto nel tener conto delle dichiarazioni rese dalle società Corsica Linea e La Méridionale durante la consultazione degli operatori. Di conseguenza non poteva essere applicato alcuno scenario ipotetico pertinente in cui gli operatori avrebbero operato sui collegamenti tra la Corsica e il continente su base commerciale senza il SIEG, il che significa che il metodo del costo evitato netto non poteva essere utilizzato.

(1076) Pertanto le argomentazioni addotte da Corsica Ferries (considerando da 493 a 498) devono essere respinte.

(1077) Per quanto riguarda il metodo di attribuzione dei costi, conformemente ai punti 28 e 29 della disciplina SIEG, in base a tale metodo i costi netti necessari per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico sono calcolati come la differenza tra i costi e le entrate di un fornitore incaricato legati all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, quali specificati e calcolati nel mandato. I costi da prendere in considerazione sono tutti i costi necessari per fornire il SIEG.

(1078) Il punto 31 della disciplina SIEG precisa che, quando l'impresa incaricata di un SIEG svolge anche attività che esulano dal SIEG, i costi da prendere in considerazione possono comprendere tutti i costi diretti necessari per l'esecuzione di tale SIEG e un contributo adeguato ai costi indiretti comuni sia al SIEG che alle altre attività. I costi attribuiti a eventuali attività diverse dal SIEG devono comprendere tutti i costi diretti e un contributo adeguato ai costi comuni. Per determinare il contributo adeguato ai costi comuni, possono essere presi come riferimento i prezzi di mercato per l'uso delle risorse, ove disponibili. In mancanza di tali prezzi di mercato, il contributo adeguato ai costi comuni può essere determinato facendo riferimento al livello di utile ragionevole ([296]) che l'impresa dovrebbe realizzare svolgendo le attività che esulano dell'ambito di applicazione dei SIEG o, se del caso, mediante altre metodologie.

(1079) Nel caso di specie, gli operatori di servizio pubblico svolgono anche attività commerciali. Pertanto, conformemente al punto 31 della disciplina SIEG, è opportuno verificare che nel calcolo dell'importo della compensazione siano presi in considerazione tutti i costi diretti connessi al SIEG e un contributo adeguato ai costi comuni indiretti.

(1080) Inoltre, è opportuno ricordare che, nella sentenza BUPA, la Corte di giustizia ha dichiarato, riferendosi alla necessità e alla proporzionalità della compensazione, che, in considerazione «del potere discrezionale di cui lo Stato membro dispone circa la definizione di una missione SIEG e le condizioni della sua attuazione, compreso quello di valutare i sovracosti prodotti dalla sua esecuzione che dipende da fatti economici complessi, la portata del controllo che la Commissione è autorizzata a svolgere a tale titolo è limitata a quello dell'errore manifesto […]» e che «[…] il controllo del carattere proporzionato della compensazione per l'esecuzione di una missione SIEG […] si limita a verificare se la compensazione prevista sia necessaria affinché la missione SIEG di cui trattasi possa essere assolta in condizioni economicamente accettabili […] o, al contrario, se il provvedimento di cui trattasi sia manifestamente inadeguato rispetto all'obiettivo perseguito […]» ([297])

([296]) L'utile ragionevole è valutato a priori (in base agli utili attesi piuttosto che agli utili realizzati) al fine di non scoraggiare l'impresa dal realizzare incrementi di efficienza nel quadro delle attività svolte che esulano dal SIEG.

([297]) Sentenza del 12 febbraio 2008, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, punti 220 e 222.

(1081) Come indicato nel considerando 308, i costi diretti connessi alle attività di trasporto di passeggeri e di merci sono attribuiti al SIEG in base al numero di passeggeri o al volume di merci (in ML) che i concessionari sono tenuti a trasportare in base agli obblighi di capacità previsti dalle CCSP, mentre i costi comuni, che rappresentano la maggior parte dei costi di esercizio dei concessionari, sono attribuiti al SIEG in modo proporzionale alle capacità (espresse in m^3 di volume) riservate sulla nave alle attività del SIEG. Tale approccio determina l'attribuzione di circa il [60-75] % dei costi totali all'ambito del SIEG su tutti i collegamenti (cfr. Tabella 30), a eccezione del servizio pubblico tra Marsiglia e Propriano, per cui i costi totali sono interamente attribuiti al SIEG.

(1082) Per quanto riguarda la ripartizione dei costi sul collegamento tra Marsiglia e Propriano, l'imputazione integrale dei costi al SIEG è giustificata, dato che l'intero servizio fornito da Corsica Linea è considerato come un SIEG. Ciò è dovuto al fatto che su tale collegamento è stato individuato un fallimento totale del mercato (considerando 170 e 239).

(1083) Con riferimento agli altri collegamenti, per quanto riguarda i costi direttamente connessi ai servizi di trasporto di passeggeri e di merci, che riguardano solo poche voci di costo (pari a circa il [10-25] % dei costi totali per collegamento), gli operatori di servizio pubblico hanno attribuito al SIEG circa lo [0-20] % dei costi diretti connessi al trasporto di passeggeri e l'[80-100] % dei costi diretti connessi alle merci. La Commissione ha verificato che tali criteri di attribuzione specifici fossero giustificati alla luce degli obblighi del SIEG calcolando il rapporto tra, da un lato, il numero di passeggeri e il volume di merci (in ML) connessi al SIEG quali definiti nelle CCSP e, dall'altro lato, la quantità totale di passeggeri e del volume di merci (in ML) quali definiti nel conto economico preventivo dei concessionari Corsica Linea e La Méridionale per ciascun lotto (allegato 9). La Commissione constata che tale rapporto corrisponde ai criteri di attribuzione specifici applicati ai costi diretti e conclude pertanto che tali criteri sono giustificati.

(1084) Per quanto riguarda i costi comuni, che rappresentano la maggior parte dei costi (circa il [70-90] % dei costi totali per collegamento), gli operatori di servizio pubblico hanno attribuito circa il [60-75] % di tali costi al SIEG. Al fine di verificare se tale criterio di attribuzione sia giustificato, la Commissione ha tenuto conto degli elementi seguenti.

(1085) *In primo luogo*, la Commissione osserva che gli obblighi stabiliti dalle CCSP riguardano principalmente il trasporto di merci. Sulla base dei dati forniti dalle autorità francesi nel corso del procedimento formale di indagine, che indicano le capacità delle navi utilizzate (in m^3) sulle rotte delle CCSP, distinte in base alla capacità di trasporto di merci e di passeggeri, la Commissione osserva che la capacità di trasporto di merci delle navi utilizzate dalle società Corsica Linea e La Méridionale in percentuale della capacità totale delle navi (in m^3) è in media del 73 %.

(1086) Dato che il traffico di merci non segue un andamento regolare, come descritto nel considerando 976, la Commissione ritiene ragionevole attribuire i costi comuni di una nave sulla base della capacità di trasporto di merci della nave riservata dall'operatore al servizio pubblico per poter soddisfare la domanda in qualsiasi momento, anche durante i periodi di punta, quando la capacità di trasporto di merci delle navi è in genere utilizzata quasi interamente. ([298]) Per tali ragioni risulta giustificato applicare un criterio di attribuzione dei costi comuni di circa il [60-75] % su tutti i collegamenti (tenuto conto del fatto che la messa a disposizione di alcuni posti per passeggeri-pazienti, che costituiscono la minoranza del trasporto marittimo di passeggeri, è trascurabile e, in ogni caso, andrebbe ad aumentare la quota dei costi comuni che potrebbe essere attribuita al SIEG).

(1087) La Commissione osserva inoltre che i criteri di attribuzione saranno oggetto di un controllo ex post, che terrà conto dell'uso effettivo delle navi per le attività legate al SIEG e al servizio commerciale (considerando 314). Ciò significa che se il numero di passeggeri o il volume di merci trasportati nell'ambito delle attività commerciali risulta superiore ai volumi previsti indicati nei conti economici preventivi (allegato 9), i criteri di attribuzione, e quindi l'importo dell'aiuto, saranno adeguati di conseguenza (mentre l'importo dell'aiuto non può essere aumentato ex post) (considerando 314).

([298]) La Commissione osserva che, in caso di domanda elevata, le navi utilizzate dalle società Corsica Linea e La Méridionale sui collegamenti tra Marsiglia e Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse e Porto Vecchio dovrebbero essere utilizzate quasi interamente (con circa il 90 % della capacità di trasporto di merci della nave utilizzato nel periodo di punta).

(1088) *In secondo luogo*, la Commissione ha verificato se la ripartizione dei costi comuni potesse essere considerata adeguata anche in riferimento al livello di utile ragionevole che l'impresa dovrebbe realizzare svolgendo le attività che esulano dall'ambito di applicazione del SIEG, vale a dire le attività commerciali. Sulla base dei conti economici preventivi per ciascun lotto (allegato 9), la Commissione ritiene che l'utile previsto per i servizi commerciali non sia superiore a un utile ragionevole. In particolare, il livello di utile atteso per i servizi commerciali (misurato come margine operativo) è relativamente limitato (in media del […] %) e non eccede il valore di riferimento del mercato del 7,8 %, stabilito dalle autorità francesi sulla base di uno studio indipendente che ha analizzato la redditività di un campione di società di navigazione comparabili (considerando 311).

(1089) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che i principi definiti dalle autorità francesi per l'applicazione della metodologia basata sulla ripartizione dei costi siano validi e in linea con i punti da 28 a 31 della disciplina SIEG. Tali principi consentono di imputare al SIEG tutti i costi diretti necessari per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, nonché un contributo adeguato ai costi indiretti comuni. Inoltre la Commissione è del parere che le autorità francesi abbiano fornito elementi di prova sufficienti per dimostrare che i criteri di attribuzione specifici non sono manifestamente errati, in quanto la loro applicazione si traduce in una quota di costi attribuiti al SIEG che risulta giustificata e riflette un contributo adeguato dei costi indiretti comuni al SIEG.

(1090) In conclusione, la Commissione ritiene che la metodologia basata sulla ripartizione dei costi sia stata applicata correttamente dalle autorità francesi e che le affermazioni di Corsica Ferries (considerando da 484 a 491), secondo cui i criteri di attribuzione dei costi non sarebbero oggettivi e attribuirebbero una quota sproporzionata dei costi alle attività del SIEG, debbano essere respinte.

7.3.8.2. Entrate

(1091) Ai sensi del punto 32 della disciplina SIEG, le entrate da tenere in considerazione devono comprendere perlomeno tutte le entrate realizzate attraverso il SIEG, quali specificate nel mandato, e gli utili in eccesso derivanti da diritti speciali o esclusivi, anche se connessi ad altre attività, come stabilito dal punto 45 della disciplina.

(1092) Conformemente al punto 32 della disciplina SIEG, le CCSP prevedono che le entrate direttamente connesse alla prestazione del SIEG siano prese in considerazione nel calcolo dell'importo della compensazione (considerando 293). Tali entrate sono riportate nell'allegato 9 delle CCSP (che contiene i conti economici preventivi del concessionario) e sono calcolate sulla base degli obblighi relativi al trasporto di merci e di passeggeri contenuti nelle CCSP, nonché delle tariffe applicabili e del numero di tragitti andata-ritorno imposti nelle CCSP.

(1093) Diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries (considerando da 499 a 502), il servizio pubblico non conferisce diritti esclusivi ai concessionari e, di conseguenza, gli utili legati ai servizi commerciali non devono essere presi in considerazione nel calcolo della compensazione, come previsto dal punto 45 della disciplina SIEG. Come indicato ai considerando da 728 a 988, la Commissione ritiene che esista un vero e proprio SIEG per il trasporto marittimo sotto il profilo dei passeggeri e delle merci tra Marsiglia e la Francia, come stabilito dalle autorità francesi. Inoltre le CCSP non vietano ad altri operatori di offrire servizi commerciali tra Marsiglia e la Corsica nel quadro del regime OSP unilaterale. Le CCSP non conferiscono quindi alcun diritto esclusivo o speciale ai concessionari.

(1094) Infine Corsica Ferries sembra interpretare erroneamente la posizione della Commissione sulla questione di sapere se i contratti di servizio pubblico concedano un'esclusiva agli operatori di servizio pubblico (considerando 501). Nemmeno il fatto che il Consiglio della concorrenza francese e l'autorità garante della concorrenza abbiano potuto riconoscere in passato che i concessionari di contratti di servizio pubblico precedenti godessero de facto di un'esclusiva di mercato può dimostrare in alcun modo che le CCSP concedono diritti speciali o esclusivi ai concessionari delle CCSP. Inoltre, nella sua decisione relativa agli aiuti di Stato concessi nel quadro delle CCSP 2007-2013, la Commissione non ha ritenuto che le CCSP avrebbero concesso diritti speciali o esclusivi ai relativi concessionari ([299]), diversamente da quanto sembra sottintendere Corsica Ferries.

([299]) Decisione 2013/435/UE.

(1095) In ogni caso, il punto 45 della disciplina SIEG si limita a sancire il principio secondo cui, in caso di diritti esclusivi conferiti all'operatore di servizio pubblico, si tiene conto degli utili in eccesso derivanti da diritti speciali o esclusivi, anche se connessi ad altre attività. Tuttavia, come indicato nel considerando 1088, gli utili previsti per i servizi commerciali non eccedono un utile ragionevole.

(1096) Infine, come indicato nell'articolo 32 delle CCSP (considerando 296), gli operatori di servizio pubblico non possono disporre liberamente dei profitti generati dalle loro attività non SIEG. Sono infatti tenuti a reinvestire gli utili generati da tali attività nell'ottica di conseguire obiettivi di miglioramento della qualità ambientale del SIEG. Le eccedenze non utilizzate saranno restituite integralmente al concedente al termine della convenzione. Pertanto, anche se le CCSP conferissero un diritto esclusivo ai concessionari (*quod non*) e anche se tale diritto esclusivo determinasse un utile in eccesso (*quod non*), l'approccio delle autorità francesi è in linea con il punto 46 della disciplina SIEG, secondo cui gli utili generati dalle attività commerciali devono essere destinati interamente o in parte al finanziamento del SIEG. Ciò è garantito dagli obblighi di cui all'articolo 32 delle CCSP.

7.3.8.3. Utile ragionevole

(1097) Le disposizioni relative all'utile ragionevole sono contenute nei punti da 33 a 38 della disciplina SIEG.

(1098) Nel punto 33, per «utile ragionevole» si intende il tasso di remunerazione del capitale che un'impresa media esigerebbe nel valutare se prestare o meno il servizio di interesse economico generale per l'intero periodo del mandato, tenendo conto del livello di rischio. Quest'ultimo dipende dal settore interessato, dal tipo di servizio e dalle caratteristiche del meccanismo di compensazione. Il punto 34 indica tuttavia che, ove debitamente giustificato, per determinare il livello di utile ragionevole è possibile ricorrere a indici dell'utile diversi dal tasso di remunerazione del capitale come la remunerazione media del capitale proprio sul periodo di durata del mandato, il rendimento del capitale investito, il rendimento degli asset o il rapporto del margine operativo.

(1099) Il punto 35 della disciplina dispone che, a prescindere dall'indice considerato, lo Stato membro deve fornire alla Commissione prove che dimostrino che l'utile previsto non eccede quanto sarebbe richiesto da un'impresa media che valuta se prestare o meno il servizio, comunicando ad esempio a titolo di riferimento rendimenti realizzati con contratti simili eseguiti in condizioni di concorrenza.

(1100) Come indicato nel considerando 310, l'articolo 39 delle CCSP stabilisce che l'utile ragionevole corrisponde al rapporto tra il risultato corrente al lordo di imposte e interessi e il fatturato relativo alle attività svolte nell'ambito del SIEG comprensivo anche della compensazione, secondo quanto illustrato nell'allegato 9 (margine operativo). Per ciascuna rotta, l'utile ragionevole non potrà eccedere il 2,13 % per tutta la durata del contratto.

(1101) Tale utile massimo deriva dalle offerte finanziarie presentate dai concessionari delle CCSP (allegato 9) ed è stato confrontato dalle autorità francesi con il margine operativo medio di altre società di navigazione in Europa (considerando 311). Le disposizioni contrattuali relative all'utile ragionevole prevedono inoltre che il tasso massimo dell'utile non possa in nessun caso essere rivisto al rialzo, salvo in caso di sconvolgimento del mercato e fatto salvo uno studio complementare indipendente che giustifichi una revisione di tale tasso.

(1102) La Commissione osserva innanzitutto che l'indice del margine operativo, diversamente dal tasso di remunerazione del capitale, rappresenta un indice ragionevole e debitamente giustificato per stimare il livello di utile nel caso di specie.

(1103) Le autorità francesi hanno spiegato che, nel caso di specie, non è possibile calcolare il tasso di remunerazione del capitale, che è definito nella disciplina SIEG come il tasso di rendimento interno che l'impresa ottiene sul suo capitale investito nell'arco di tempo corrispondente alla durata del progetto, per le società di navigazione che prendono in locazione o noleggiano navi, in quanto non è effettuato alcun investimento iniziale per i servizi specifici nel quadro delle CCSP. La Commissione osserva inoltre che i dati contabili (ad esempio il margine operativo) sono stati utilizzati anche in decisioni precedenti riguardanti taluni SIEG per stimare il livello di utile ragionevole ([300]).

(1104) Corsica Ferries contesta il calcolo di un utile ragionevole sulla base delle entrate correnti al lordo delle imposte (o margine operativo) in quanto, a suo avviso, i dati relativi ai costi del SIEG non sono facilmente osservabili nel conto profitti e perdite dei beneficiari, ma occorre piuttosto procedere a un'imputazione discutibile delle diverse voci di costo alle attività svolte nell'ambito e al di fuori del SIEG (considerando 504). Tuttavia la Commissione osserva che gli operatori del SIEG sono tenuti a fornire una ripartizione dettagliata dei loro costi preventivi ed effettivi nell'allegato 9. La Commissione ritiene inoltre che i principi di attribuzione dei costi e i criteri di attribuzione dei costi specifici di cui all'allegato 9 per ottenere i costi preventivi legati al SIEG siano giustificati e ragionevoli, come illustrato nei considerando da 1079 a 1089.

(1105) Inoltre, come indicato nella decisione di avvio, il ricorso a uno studio comparativo per stimare il livello di utile ragionevole rappresenta un metodo appropriato ([301]). La Commissione osserva peraltro che Corsica Ferries non ha contestato la pertinenza dei risultati di tale studio di mercato nelle sue osservazioni.

(1106) Considerato che le CCSP prevedono un utile massimo del 2,13 %, ossia un livello notevolmente inferiore a quello stimato dallo studio comparativo commissionato dalle autorità francesi, e che tale importo dell'utile non può, in linea di principio, essere aumentato ex post, la Commissione ritiene che l'utile stabilito nelle CCSP non ecceda un livello ragionevole e che le CCSP siano pertanto in linea con i punti da 33 a 38 della disciplina SIEG.

7.3.8.4. Incentivi all'efficienza

(1107) Conformemente al punto 39 della disciplina SIEG, nel definire il metodo di compensazione, gli Stati membri devono introdurre incentivi a favore di una prestazione efficiente di SIEG di elevata qualità, a meno che possano debitamente dimostrare che ciò non sia possibile oppure opportuno.

(1108) I punti 40 e 41 lasciano agli Stati membri un margine di discrezionalità quanto alla forma che tali incentivi devono assumere. Tuttavia i punti 42 e 43 stabiliscono che qualsiasi meccanismo volto a incoraggiare i miglioramenti di efficienza devono basarsi su criteri oggettivi e misurabili, definiti nel mandato e soggetti a una valutazione ex post trasparente effettuata da un soggetto indipendente dal fornitore del SIEG. Inoltre gli incrementi di efficienza dovranno essere realizzati senza incidere sulla qualità del servizio prestato e dovranno rispettare le norme prescritte dalla legislazione dell'Unione.

(1109) Come indicato nel considerando 302, il meccanismo in materia di efficacia applicato alla compensazione dei costi di esercizio è definito nell'articolo 35.3 delle CCSP. In pratica, tale meccanismo è integrato nell'indicizzazione della compensazione dei costi di esercizio, in quanto l'importo della compensazione aumenterà meno dell'inflazione effettiva. Inoltre l'articolo 35.4 delle CCSP prevede che l'importo effettivo della compensazione sia versato sulla base della relazione annuale presentata dai fornitori del servizio pubblico all'OTC. Conformemente all'articolo 46 delle CCSP, la relazione annuale comprende il conto economico aggiornato nello stesso formato del conto

([300]) Cfr. ad esempio la decisione 2012/321/UE della Commissione, del 25 gennaio 2012 , relativa alla misura SA.14588 (C 20/09) alla quale il Belgio ha dato esecuzione a favore di De Post — La Poste (attualmente «bpost») (GU L 170 del 29.6.2012, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj); decisione del 1º agosto 2014 relativa alla misura SA.35608 – Hellenic Post – Indennizzo per il finanziamento del servizio postale universale (GU C 348 del 3.10.2014, pag. 48) e decisione del 29 gennaio 2016 relativa alla misura SA.41702 – Irlanda – Regime di equalizzazione dei rischi (GU C 104 del 18.3.2016, pag. 2).

([301]) Tale metodo è stato applicato nella decisione (UE) 2022/348 della Commissione, del 17 giugno 2021, relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) cui l'Italia e la Regione Toscana hanno dato esecuzione a favore di Toremar e della sua acquirente Moby (GU L 64 del 2.3.2022, pag. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

economico preventivo (allegato 9), comprensivo dell'indicizzazione dei costi, accompagnato da una nota che raffronta e illustra le differenze tra le entrate e le spese effettive e preventivate. Secondo le autorità francesi, il controllo sarà effettuato da un revisore esterno, selezionato dall'OTC, per mezzo di una procedura di gara competitiva. L'importo effettivo della compensazione si fonda pertanto su una valutazione ex post trasparente effettuata da un soggetto indipendente dal fornitore del SIEG.

(1110) La Commissione osserva inoltre che il meccanismo di controllo ex post dell'importo della compensazione, quale definito all'articolo 35.1 delle CCSP, prevede anch'esso determinati incentivi all'efficienza. L'articolo 35.1 delle CCSP stabilisce che, in caso di sovracompensazione (in particolare se le capacità delle navi riservate al SIEG sono utilizzate per servizi commerciali), metà dell'eventuale sovracompensazione versata potrà essere trattenuta dai concessionari, fino a un massimo del 5 % della compensazione. Il fatto che gli operatori del SIEG siano autorizzati a trattenere parte della sovracompensazione, se del caso, induce gli operatori di servizio pubblico a utilizzare la capacità della nave nel modo più efficiente possibile. In particolare, incoraggia a sfruttare le capacità teoricamente riservate al SIEG per servizi commerciali, se tale capacità dovesse rimanere altrimenti inutilizzata, riducendo in tal modo i costi del SIEG.

(1111) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che i punti da 40 a 43 della disciplina SIEG siano soddisfatti.

(1112) Corsica Ferries sostiene che il meccanismo in materia di efficacia, quale definito nell'articolo 35.3 delle CCSP, non consegue il suo obiettivo, in quanto la formula di compensazione definita nell'articolo 35.3 delle CCSP è manifestamente erronea (considerando 512 e 513). In particolare, Corsica Ferries asserisce che l'applicazione della formula di indicizzazione comporterà il riconoscimento alle società concessionarie di compensazioni pubbliche il cui importo indicizzato sarà sovrastimato rispetto all'inflazione. Tuttavia la Commissione ritiene tale affermazione infondata.

(1113) Come spiegato dalle autorità francesi, i valori indicati nel conto economico preventivo dei concessionari (allegato 9) per ciascun lotto si basano sui valori nominali per il 2023. Ogni anno l'importo nominale della compensazione dei costi di esercizio è aggiornato per riflettere i valori effettivi (ossia corretti in funzione dell'inflazione), sulla base della formula definita nell'articolo 35.3 delle CCSP. La formula di cui all'articolo 35.3 delle CCSP garantisce che la compensazione effettivamente versata nel corso di un anno aumenti meno dell'inflazione.

(1114) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che i requisiti relativi al meccanismo in materia di efficacia di cui ai punti da 39 a 43 della disciplina SIEG sono soddisfatti e che l'affermazione di Corsica Ferries è infondata.

7.3.8.5. Disposizioni applicabili alle imprese che svolgono anche attività non contemplate dal SIEG o che forniscono diversi SIEG

(1115) In base al punto 44 della disciplina SIEG, qualora un'impresa svolga sia attività contemplate dal SIEG che attività che ne esulano, dalla contabilità interna devono risultare distintamente i costi e le entrate legate al SIEG nonché quelli degli altri servizi conformemente ai principi di cui al punto 31. Quando un'impresa è incaricata della gestione di più SIEG di diversa natura oppure assegnati da diverse autorità, la contabilità interna dell'impresa deve permettere di verificare l'assenza di eventuali sovracompensazioni per ciascun SIEG in questione.

(1116) Come indicato nel considerando 293, l'articolo 30 delle CCSP stabilisce che la contabilità interna del concessionario deve indicare in modo distinto i costi e le entrate legate al SIEG nonché quelli legati agli altri servizi, tenendo conto dei criteri di imputazione per attribuire tutti i costi diretti necessari all'esecuzione del SIEG e un contributo adeguato ai costi indiretti comuni sia al SIEG che alle altre attività commerciali. La Commissione osserva che le CCSP contengono, nell'allegato 9, i criteri di imputazione per ciascuna delle voci di costo dei concessionari. L'articolo 46 delle CCSP prevede anche che ogni anno i concessionari elaborino una relazione annuale di attività (contenente l'allegato 9 aggiornato) che presenti in modo distinto le entrate e i costi effettivi legati al SIEG come pure quelli legati alle attività commerciali, che sarà esaminata dall'OTC.

(1117) La Commissione ritiene pertanto che il punto 44 della disciplina SIEG sia rispettato.

7.3.8.6. Sovracompensazione

(1118) In base al punto 49 della disciplina SIEG, gli Stati membri devono controllare che le imprese non ricevano una compensazione superiore all'importo definito in modo conforme ai requisiti che espone. Devono fornire prove alla Commissione, su richiesta di quest'ultima. Devono inoltre effettuare, o assicurarsi che vengano effettuati, controlli regolari al termine del mandato e, in ogni caso, almeno ogni tre anni.

(1119) Come illustrato nei considerando da 312 a 317, le autorità francesi effettueranno un controllo annuale ex post dell'importo della compensazione versata ai concessionari al fine di assicurarsi che l'uso effettivo delle navi non possa determinare una sovracompensazione.

(1120) In primo luogo, occorre osservare che l'importo della compensazione per ciascun lotto calcolato ex ante nel conto economico preventivo (allegato 9) si basa sul numero minimo di tragitti andata-ritorno annuali, o traffico di base, richiesto a titolo del SIEG (vale a dire compresi i tragitti andata-ritorno riprogrammabili, ma esclusi i tragitti andata-ritorno aggiuntivi).

(1121) Per quanto riguarda il traffico di base, la compensazione è calcolata sulla base dei criteri di imputazione, che rimarranno immutati per l'intera durata del contratto (considerando 307), tranne nel caso in cui, a seguito della verifica ex post, emergesse una discrepanza tra il criterio di imputazione di cui all'allegato 9 e il criterio di imputazione risultante dalla prestazione effettiva del SIEG. Tale meccanismo consente quindi di ridurre, ove necessario, l'importo della compensazione per i costi di esercizio, di investimento e di carburante ex post in funzione dell'utilizzo effettivo delle navi. Ciò significa che, nel caso in cui la capacità della nave riservata alle attività del SIEG sia in realtà utilizzata per il servizio commerciale, i criteri di imputazione di cui all'allegato 9, e quindi la compensazione, saranno adattati.

(1122) Inoltre le traversate non effettuate non saranno oggetto di compensazione (considerando 315).

(1123) L'OTC effettua il controllo ex post del calcolo della compensazione sulla base della relazione annuale dei concessionari, che comprende il conto economico aggiornato nello stesso formato del conto economico preventivo (allegato 9), accompagnato da una nota che raffronta e illustra le differenze tra le entrate e le spese effettive e previste. In caso di differenza tra l'importo della compensazione risultante dal conto economico preventivo e l'importo risultante dal conto economico aggiornato, il concessionario provvederà a effettuare un rimborso alla CdC.

(1124) Per quanto concerne i tragitti andata-ritorno aggiuntivi, il servizio è considerato nel suo complesso un SIEG. Come indicato nel considerando 306, l'articolo 38.1 delle CCSP prevede che la compensazione per un tragitto andata-ritorno aggiuntivo, se effettuato, corrisponda all'importo inferiore tra i) l'importo previsto per la compensazione per tragitto andata-ritorno indicato nell'allegato 9 (conto economico preventivo) e ii) l'importo risultante dal conto economico aggiornato, che comprende i costi netti effettivi sostenuti per la realizzazione di un tragitto andata-ritorno aggiuntivo e che fa parte della relazione annuale. La Commissione ritiene che tale approccio sia ragionevole per evitare una sovracompensazione.

(1125) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che l'approccio adottato dalle autorità francesi sia appropriato per escludere il rischio di sovracompensazione.

(1126) Per quanto concerne il rimborso di eventuali compensazioni in eccesso, conformemente all'articolo 35.1 delle CCSP, metà dell'eventuale compensazione in eccesso versata può essere trattenuta dai concessionari fino a un massimo del 5 % della compensazione. Corsica Ferries sostiene che tale approccio comporterebbe una sovracompensazione (considerando 505).

(1127) La Commissione ritiene che tale affermazione debba essere respinta. Come indicato nel considerando 1110, il fatto che gli operatori del SIEG siano autorizzati a trattenere una parte dell'eventuale sovracompensazione induce gli operatori di servizio pubblico a utilizzare la capacità della nave nel modo più efficace possibile. Per quanto riguarda le traversate non effettuate, va osservato che l'OTC può annullare un tragitto andata-ritorno solo in caso di forza maggiore o di imprevisto, d'intesa con i concessionari (considerando 291). Pertanto il fatto che i beneficiari delle misure non siano indennizzati almeno per i costi fissi legati a un tragitto andata-ritorno annullato può essere considerato piuttosto prudente. In ogni caso, l'importo che gli operatori di servizio pubblico possono trattenere in caso di sovracompensazione è limitato al 5 % della compensazione.

(1128) Come indicato nei considerando da 503 a 511, Corsica Ferries presenta ulteriori argomentazioni al fine di dimostrare che le condizioni delle CCSP non sono sufficienti per escludere eventuali rischi di sovracompensazione. Tali argomentazioni devono essere respinte.

(1129) *In primo luogo*, Corsica Ferries ricorda che la disciplina SIEG richiede che gli utili connessi alle attività commerciali siano presi in considerazione ai fini del calcolo dell'importo della compensazione solo se il SIEG conferisce diritti speciali o esclusivi agli operatori e se tali utili eccedono un utile ragionevole. Tuttavia, come indicato ai considerando da 1016 a 1096, tali due circostanze non sono dimostrate nel caso di specie.

(1130) *In secondo luogo*, come indicato nei considerando da 1079 a 1089, i criteri di attribuzione dei costi applicati sono oggettivi e sufficientemente giustificati da ridurre al minimo il rischio di sovracompensazione per la prestazione dei SIEG.

(1131) *In terzo luogo*, l'espressione «*criterio risultante dall'esercizio*» è esplicito e deve essere interpretato alla luce dei principi generali di attribuzione dei costi definiti dalle autorità francesi e presentati agli offerenti nel quadro della procedura di aggiudicazione delle CCSP (considerando 308). In ogni caso, l'espressione è definita più dettagliatamente negli articoli 35.1 e 37.1 delle CCSP come «*criterio di imputazione risultante dall'esercizio effettivo (costi ed entrate effettivi, gestione effettiva delle navi, ecc.)*».

(1132) *In quarto luogo*, diversamente da quanto sostiene Corsica Ferries, gli utili generati con le attività commerciali dai beneficiari delle misure, che secondo l'articolo 32 delle CCSP (considerando 296) devono essere reinvestiti nell'ottica di perseguire obiettivi di miglioramento della qualità ambientale del SIEG, non costituiscono un aiuto illegale all'investimento. In primo luogo, gli utili generati dalle attività commerciali non costituiscono risorse statali. In secondo luogo, come indicato in precedenza, i criteri di attribuzione dei costi sono ben definiti, cosicché possono essere escluse eventuali sovvenzioni incrociate degli investimenti finanziati mediante utili generati dalle attività commerciali.

(1133) Infine è anche opportuno respingere l'argomentazione addotta da Corsica Ferries secondo cui i concessionari beneficiano di una plusvalenza latente sulle navi al termine delle CCSP, in conseguenza del fatto che gli ammortamenti e i canoni annui di leasing, compensati mediante la CFI, superano la svalutazione economica delle navi nello stesso periodo. Sebbene la Commissione riconosca che può sussistere una differenza tra la durata di vita economica di un asset in un caso particolare e il periodo durante il quale un asset è ammortizzato da un'impresa, non è manifestamente erroneo utilizzare per il calcolo dell'importo della compensazione, come nel caso di specie, l'ammortamento risultante dall'applicazione dei medesimi principi di ammortamento che l'impresa utilizza a fini contabili e che sono conformi alle prassi del settore marittimo.

(1134) In particolare, nel corso del procedimento di indagine formale, le autorità francesi hanno confermato che, nella versione finale dell'allegato 9, il metodo applicato per il calcolo dell'ammortamento delle navi è il metodo dell'ammortamento lineare e la durata dell'ammortamento è stata fissata dai candidati in funzione della durata di vita di una nave nel settore del trasporto marittimo di merci e di passeggeri, che è pari in media a 30 anni.

7.3.8.7. Conclusione sull'importo della compensazione

(1135) Sulla base delle considerazioni illustrate nei considerando da 1071 a 1133, la Commissione ritiene che le autorità francesi abbiano soddisfatto le condizioni previste nella sezione 2.8 della disciplina SIEG sull'importo della compensazione, che riguarda in particolare il costo netto, il metodo di attribuzione dei costi, l'utile ragionevole, gli incentivi all'efficienza e la sovracompensazione.

7.3.9. *Requisiti aggiuntivi che possono essere necessari per garantire che lo sviluppo degli scambi non sia compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione*

(1136) Secondo il punto 51 della disciplina SIEG, i requisiti previsti nelle sezioni da 2.1 a 2.8 della disciplina SIEG sono di norma sufficienti per garantire che l'aiuto non dia luogo a distorsioni della concorrenza in misura contraria agli interessi dell'Unione.

(1137) In base al punto 52 della disciplina SIEG, è tuttavia possibile che, in determinate circostanze eccezionali, gravi distorsioni della concorrenza nel mercato interno restino irrisolte e che l'aiuto comprometta gli scambi in misura contraria agli interessi dell'Unione. In tali casi, conformemente al punto 53 della disciplina SIEG, la Commissione valuterà se le distorsioni possono essere limitate imponendo condizioni allo Stato membro o esigendo l'assunzione di impegni da parte di quest'ultimo.

(1138) Il punto 54 della disciplina SIEG precisa che gravi distorsioni della concorrenza contrarie all'interesse dell'Unione dovrebbero verificarsi solamente in circostanze eccezionali. La Commissione deve limitare la propria attenzione alle distorsioni provocate da aiuti che hanno effetti negativi considerevoli su altri Stati membri e sul funzionamento del mercato interno, ad esempio perché impediscono alle imprese di settori rilevanti dell'economia di sviluppare le loro attività per poter operare efficacemente.

(1139) I punti da 55 a 59 della disciplina SIEG presentano cinque situazioni in cui la Commissione dovrebbe procedere a un'analisi approfondita delle distorsioni della concorrenza quale prevista dal punto 52 della disciplina SIEG.

(1140) Il punto 55 della disciplina SIEG prevede che tali distorsioni possano verificarsi ad esempio qualora il mandato di un SIEG abbia una durata non giustificabile alla luce di criteri oggettivi (quali la necessità di ammortizzare immobilizzazioni non trasferibili) o comprenda una serie di compiti (normalmente oggetto di mandati distinti senza perdita di vantaggio sociale e senza costi aggiuntivi in termini di efficienza ed efficacia della fornitura del servizio). In tal caso la Commissione valuta se lo stesso servizio pubblico possa essere ugualmente fornito in maniera meno distorsiva, ad esempio nel quadro di un mandato più limitato in termini di durata e di ambito di applicazione o di mandati distinti.

(1141) Nel caso di specie, la Commissione ritiene che il mandato abbia una durata giustificata alla luce di criteri oggettivi (sezione 7.3.4). Inoltre le CCSP rispondono a un'esigenza di servizio pubblico individuata chiaramente e prevedono obblighi di servizio pubblico proporzionati per soddisfare tali esigenze. Pertanto l'ambito di applicazione delle CCSP non poteva essere più limitato. Infine le autorità francesi hanno previsto un contratto di servizio pubblico per ciascun collegamento marittimo interessato dalle esigenze di servizio pubblico in materia di trasporto di merci e di passeggeri e hanno quindi previsto mandati distinti. Di conseguenza nel caso di specie non è necessario procedere a un'analisi approfondita delle distorsioni della concorrenza in base al punto 55 della disciplina SIEG.

(1142) Il punto 56 della disciplina SIEG prevede che una valutazione più dettagliata possa rendersi necessaria qualora lo Stato membro affidasse a un fornitore di servizi pubblici, senza procedura di selezione concorrenziale, la fornitura di un SIEG su un mercato non riservato in cui servizi molto simili sono già forniti o possono essere forniti in un futuro prossimo in assenza del SIEG. Questi effetti negativi sullo sviluppo degli scambi possono essere più accentuati se il SIEG è proposto a un prezzo inferiore ai costi di eventuali fornitori reali o potenziali nonché causare così una preclusione del mercato. Pur rispettando l'ampio margine di discrezionalità dello Stato membro per definire il SIEG, la Commissione può quindi esigere modifiche, ad esempio nell'assegnazione dell'aiuto, qualora sia ragionevolmente in grado di dimostrare la possibilità di fornire lo stesso SIEG a condizioni equivalenti per gli utenti, in maniera meno distorsiva e a costo minore per lo Stato.

(1143) Nel caso di specie, la Commissione osserva che le autorità francesi non hanno assegnato le CCSP senza una procedura di appalto pubblico. Pertanto il punto 56 della disciplina SIEG non è applicabile al caso di cui trattasi. Ad ogni modo, la Commissione ritiene che le autorità francesi abbiano constatato chiaramente diverse esigenze di servizio pubblico sui collegamenti tra la Corsica e il porto di Marsiglia, che nessun altro servizio commerciale analogo dai/verso i porti di Tolone/Nizza era in grado di soddisfare. Hanno inoltre stabilito che non esistevano approcci alternativi meno restrittivi per la concorrenza a costi inferiori per lo Stato. Di conseguenza nel caso di specie non è necessario procedere a un'analisi approfondita delle distorsioni della concorrenza in base al punto 55 della disciplina SIEG.

(1144) La Commissione osserva altresì che le CCSP riguardano principalmente servizi di trasporto marittimo di merci non semoventi, per le quali è pacifico che esiste un fallimento totale del mercato tra la Corsica e la Francia continentale e per le quali solo il porto di Marsiglia dispone di capacità sufficienti per gestirlo.

(1145) La Commissione rileva inoltre che il trasporto di merci semoventi per la quale la Francia ha individuato un'intercambiabilità parziale tra i porti di Tolone e di Marsiglia rappresenta solo il 20 % della domanda totale di merci semoventi e il 4 % della domanda totale di merci ([302]). Alla luce del fatto che tale volume è limitato, la distorsione del mercato è minima e senza alcun effetto reale sulla concorrenza.

(1146) Inoltre, la CCSP relativa al collegamento Marsiglia-Propriano, che comprende altresì il trasporto di passeggeri, risponde anche a un fallimento totale del mercato per i collegamenti con Propriano. Tale CCSP non può pertanto comportare una preclusione o una restrizione del mercato oppure una misura discriminatoria ai sensi della disciplina SIEG e del regolamento sul cabotaggio.

(1147) Occorre altresì rilevare che il porto di Marsiglia dispone di ampie capacità per consentire a un operatore, come Corsica Ferries, di sviluppare la sua offerta a partire da tale porto. Nessuno degli elementi presentati alla Commissione nel corso del procedimento di esame formale consente di giungere a una conclusione diversa.

(1148) Il punto 57 indica che un esame più approfondito è altresì giustificato qualora l'obbligo di servizio pubblico affidato sia connesso a diritti speciali o esclusivi che limitano seriamente la concorrenza nel mercato interno in misura contraria all'interesse dell'Unione.

(1149) Nel caso di specie, la Commissione ritiene che le CCSP non conferiscano alcun diritto speciale o esclusivo. Pertanto il punto 57 non è applicabile al caso di cui trattasi.

(1150) Il punto 58 prevede che la Commissione presti attenzione anche alle situazioni in cui l'aiuto consente all'impresa di finanziare la realizzazione o l'uso di un'infrastruttura che non è replicabile e che la mette in grado di precludere il mercato nel quale il SIEG è fornito o in mercati rilevanti collegati.

(1151) Nel caso di specie, la Commissione constata che le CCSP di cui trattasi non presuppongono un'infrastruttura non replicabile, né il loro finanziamento consente ai concessionari di finanziare la realizzazione o l'uso di una siffatta infrastruttura. Il punto 58 non è quindi applicabile al caso di specie.

(1152) Infine, secondo il punto 59, se le distorsioni della concorrenza derivano dal mandato e ostacolano un'applicazione o un controllo effettivo della normativa dell'Unione volta a salvaguardare il corretto funzionamento del mercato interno, la Commissione valuterà se il servizio pubblico possa essere ugualmente fornito in maniera meno distorsiva per la concorrenza, ad esempio attuando integralmente la normativa settoriale dell'Unione.

(1153) Nel caso di specie, la Commissione constata che le CCSP non ostacolano un'applicazione o un controllo effettivo della normativa in vigore, in quanto le autorità francesi hanno rigorosamente rispettato i principi sanciti dalla normativa settoriale vigente, vale a dire il regolamento sul cabotaggio.

(1154) Di conseguenza nel caso di specie non è necessario procedere a un'analisi approfondita delle distorsioni della concorrenza in base al punto 55 della disciplina SIEG.

([302]) La stima della domanda di trasporto di merci si basa su dati storici (considerando 224), da cui risulta che le merci semoventi hanno rappresentato solo circa il 20 % delle merci trasportate complessivamente tra Marsiglia e la Corsica tra il 2016 e il 2020 (considerando 54). Poiché Marsiglia e Tolone sono considerate intercambiabili per il 20 % della domanda di trasporto di merci semoventi, nel complesso i due porti sono considerati intercambiabili solo per il 4 % della domanda totale di merci.

7.3.10. *Requisiti in materia di pubblicazione di determinate informazioni relative al SIEG*

(1155) Conformemente al punto 60 della disciplina SIEG, «[p]er ciascuna compensazione di SIEG che rientra nell'ambito di applicazione della presente comunicazione, lo Stato membro interessato deve pubblicare le informazioni seguenti su Internet o attraverso un altro strumento adeguato:

— i risultati della consultazione pubblica o di altri strumenti adeguati di cui al punto 14;

— la natura e la durata degli obblighi di servizio pubblico;

— l'impresa e, se del caso, il territorio interessati;

— gli importi di aiuto erogati all'impresa su base annua».

(1156) Nel caso di specie, la Commissione osserva che le autorità francesi hanno pubblicato le informazioni richieste nel punto 60 della disciplina SIEG ([303]), a eccezione degli importi di aiuto erogati ai beneficiari su base annua, che saranno pubblicati dopo la verifica di tali informazioni.

(1157) Di conseguenza la Commissione ritiene che le condizioni di cui al punto 60 della disciplina SIEG siano soddisfatte.

7.3.11. *Conclusione sulla compatibilità delle misure*

(1158) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che le misure sono conformi alla disciplina SIEG e al regolamento sul cabotaggio. Le CCSP sono pertanto compatibili con il mercato interno.

8. **CONCLUSIONI**

(1159) La Commissione constata che la Francia ha dato esecuzione illegalmente, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, alle CCSP, che costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Tuttavia le CCSP sono compatibili con il mercato interno,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Le compensazioni finanziarie concesse dalla Francia in favore delle società Corsica Linea e La Méridionale (separatamente o congiuntamente) nel quadro dei cinque contratti di servizio pubblico relativi ai collegamenti marittimi con la Corsica dal/verso il porto di Marsiglia per il periodo 2023-2030, per un importo totale di 853,6 milioni di EUR, costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

2. Gli aiuti di Stato di cui al paragrafo 1 cui la Francia ha dato esecuzione illegalmente in virtù dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

([303]) Per i risultati delle consultazioni pubbliche, consultare il seguente link: https://www.isula.corsica/Synthese-des-resultats-des-consultations-publiques-sur-le-transport-maritime-entre-la-Corse-et-le-continent-francais_a4936.html?preview=1 (consultato il 18 ottobre 2024). Per gli altri punti, consultare il link seguente: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (consultato il 18 ottobre 2024).

Articolo 2

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 26 novembre 2024

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Vicepresidente esecutiva