

LA CONTINUITÀ TERRITORIALE DELLA CORSICA: IL GRAN PASTICCIO?

SOMMARIO: 1. Le anziane origini della questione. – 2. Un contesto di profondi mutamenti. – 3. Delle scelte rischiose. – 4. La rivoluzione della concorrenza. – 5. La crisi della SNCM. – 6. Frammenti di bilancio. – Conclusioni.

Nel novembre 2014, la compagnia marittima *Société Nationale Corse Méditerranée* (SNCM) si è dichiarata in situazione di insolvenza. Il Tribunale di commercio di Marsiglia ha riconosciuto la situazione di fallimento, dichiarato l'azienda in amministrazione controllata (o «*redressement judiciaire*»), e nominato due amministratori giudiziari. Eppure dal 1976 questa compagnia aveva ricevuto più di 2,2 miliardi d'euro di fondi pubblici (in euro correnti) per la continuità territoriale, poi per la ristrutturazione che precedette la sua privatizzazione nel 2006 ⁽¹⁾. Secondo le istituzioni europee, la SNCM doveva rimborsare circa 425 milioni d'euro percepiti di modo illegale, ciò che precipitò il fallimento. Potrebbe essere questo il doloroso simbolo del sistema di continuità territoriale tra la Corsica e il continente francese, implementato dal 1976.

Tuttavia, si tratterebbe di una visione molto restrittiva. Siamo proprio di fronte a un processo complessissimo. Da un lato, perché questo mischia diversissimi fattori storici, sociali, economici e politici. E si vedrà in particolare come i fattori regionali si sono mescolati comodamente con i fattori nazionali. Dall'altro, possiamo essere certi che le conseguenze socio-economiche di quel sistema sono tuttora da precisare e valutare, e che molti lavori saranno necessari per concretizzare questo compito.

Prima di descrivere questo sistema di continuità territoriale, vorremmo mettere in evidenza ciò che rappresenta secondo noi la sua maggiore peculiarità. Si tratta del suo elevatissimo costo: 187 milioni d'euro per 2014, sono quasi il 46% delle dotazioni dallo Stato alla Collettività territoriale di Corsica (CTC), e il 29% del bilancio di questa col-

⁽¹⁾ P. SALINI, «SNCM: 20 ans de perdus ?», *Les Échos*, 6 gennaio 2014.

lettività ⁽²⁾. Oggi sono circa 585 euro per abitante, ed erano più di 600.

Facciamo solo due piccoli paragoni. La prima riguarda le diverse collettività francesi d'oltremare, che contano 2,68 milioni di abitanti. Il loro Fondo di continuità territoriale ammontava a 45,3 milioni nel 2014, e il governo lo ha fatto abbassare a 32,3 milioni per il 2015, così si è passati da circa 17 euro per abitante a poco più di 12,2. D'altronde le popolazioni d'Oltremare, che sono molto deluse e scontente di questa politica, si appoggiano sempre sull'esempio della dotazione della Corsica per difendere i loro interessi ⁽³⁾. Il secondo paragone riguarda la Sardegna, tre volte più estesa e circa sei volte più popolata della Corsica. Per gli anni 2013 e 2014, la Regione Sardegna ha autorizzato la spesa annuale di 57,5 milioni d'euro ⁽⁴⁾, ossia circa 35 euro per abitante.

Quindi ci è sembrato stimolante interrogarci sulle origini, sull'efficienza e sui limiti del sistema di continuità territoriale per la Corsica, ma forse soprattutto sui fattori che hanno condotto i successivi governi francesi a fare la scelta di tale sovrabbondanza. Secondo noi, in generale, questo sistema e la sua gestione offrono un interessantissimo caso d'investigazione sulla qualità dell'allocazione di risorse e della governance pubbliche. Il nostro primo obiettivo sarà attestare che i costi del sistema sono molto difficilmente giustificabili se noi consideriamo sia le tariffe sovvenzionate, sia i risultati degli operatori non sovvenzionati. Il secondo sarà dimostrare il carattere decisivo dell'incapacità delle autorità politiche a valutare e riformare lo stesso sistema. Il terzo sarà caratterizzare gli stessi fattori di questa incapacità.

1. *Le origini remote della questione.*

Ovviamente il problema dei collegamenti tra la Corsica e il continente francese è risalente. La Corsica non aveva gran porti di scambi in-

⁽²⁾ DIRECTION GENERALE DES COLLECTIVITES LOCALES, «Les budgets primitifs 2014 des régions», ottobre 2014, http://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/BPR_2014.pdf.

⁽³⁾ Per esempio: Assemblée nationale, XIV legislatura, interrogazione scritta al Governo n. 19624 del deputato Thierry Robert, *Journal Officiel*, 26 febbraio 2013, 2082.

⁽⁴⁾ Legge regionale 2 dicembre 2011, n. 25, *Norme per la copertura finanziaria della continuità territoriale aerea*, art. 1.

ternazionali o produzioni d'interesse tale da attrarre tanti importatori esteri ⁽⁵⁾. In conseguenza, il governo francese ha presto considerato necessario la sistemazione di relazioni marittime regolari tra il continente e l'isola, attraverso l'aiuto a compagnie private. Nel 1850 era adottata una legge con cui lo Stato incaricava per dieci anni la compagnia corsa Valery di eseguire i servizi postali tra Marsiglia e la Corsica, con cinque corse settimanali, contro una sovvenzione fissa annuale ⁽⁶⁾.

Così dal secolo XIX, emersero numerose polemiche riguardo al numero delle corse, agli scali effettuati, alla velocità delle navi, etc. ⁽⁷⁾. In particolare, gli interessi localistici motivavano la moltiplicazione delle domande di scali, all'origine dell'attuale profusione di porti e aeroporti in Corsica. Però questo tipo di domande esisteva dalle due parti del mare. In particolare gli eletti di Tolone e Nizza si sono molto impegnati per evitare un monopolio di Marsiglia sulle rotazioni con la Corsica.

Si deve notare soprattutto la presenza degli schemi mentali che hanno precipitato la gran caduta della marina mercantile francese nella seconda metà del Novecento. Per esempio, nel 1902 una parte dei deputati chiese che fossero imposte navi di costruzione francese, fatte da operai francesi ⁽⁸⁾. Il governo precisò che il prezzo delle navi sarebbe cresciuto dal 40%, e l'emendamento fu respinto, ma questa concezione – che possiamo qualificare come statalista e nazionalista – dei trasporti marittimi ha avuto un'influenza tremenda sull'evoluzione generale del settore in Francia, e sull'organizzazione della continuità territoriale della Corsica.

2. *Un contesto di profondi mutamenti.*

L'adozione d'un dispositivo permettendo di diminuire i costi del trasporto tra il continente e la Corsica era una questione politica molto

⁽⁵⁾ Riguardo alla Corsica degli anni 1830: M. F. ROBIQUET, *Recherches historiques et statistiques sur la Corse*, Paris, 1835 ; A.-J. BLANQUI, *Rapport sur l'état économique et moral de la Corse en 1838*, Paris, 1840.

⁽⁶⁾ Legge del 17 giugno, 1 e 17 luglio 1850, *relative à la concession de l'entreprise du transport des Dépêches entre Marseille et la Corse*. Notiamo che dal 1853, un traghetti è stato prolungato sino a Porto Torres in Sardegna.

⁽⁷⁾ Da consultare in particolare, i resoconti delle sedute della Camera dei deputati del 13 luglio 1882, del 5 novembre 1897, del 20 febbraio 1902, ecc.

⁽⁸⁾ Da leggere il resoconto della seduta del 20 febbraio 1902, 799-803.

discussa dagli anni '20. Già nel 1927, la convenzione tra lo Stato e la compagnia incaricata prevedeva di modo molto preciso e rigido le tariffe per ogni nave, ogni categoria di merci, e ogni categoria di passeggeri ⁽⁹⁾. Dieci anni più tardi, nel 1937, era consacrato il principio dell'equiparazione tra il prezzo del trasporto marittimo e il prezzo del trasporto ferroviario, considerando che le linee marittime dovevano essere percepite come la continuazione della ferrovia, ciò che potrebbe rappresentare il concetto puro di continuità territoriale ⁽¹⁰⁾. Però, questo fu trascurato dal 1942, dal regime di Pétain.

Dopo la Liberazione, la questione delle linee marittime con la Corsica fu l'oggetto di discussioni ricorrenti al Parlamento ⁽¹¹⁾. Furono numerose le richieste di ritorno al principio del '37, ma non furono soddisfatte nonostante il trasferimento, nel 1948, dei collegamenti con la Corsica dalla compagnia privata Fraissinet a una società d'economia mista a maggioranza statale: la *Compagnie Générale Transatlantique*, la cui fusione con la *Compagnie de Navigation Mixte* nel 1969 darà nascita alla *Compagnie Générale Transméditerranéenne*.

Però la problematica è venuta rafforzata da fenomeni emergenti che chiedevano risposte nuove. Al livello regionale, si deve considerare:

1. Lo stato di grave sottosviluppo della Corsica e l'ingente differenziale dei prezzi tra l'isola e il continente erano attestati dal programma d'azione regionale adottato dal Governo nel 1957 ⁽¹²⁾, e designati come problemi da risolvere assolutamente. Secondo lo stesso programma, «il costo della vita è molto più elevato che nei dipartimenti francesi più svantaggiati». Secondo il deputato comunista Cermolacce, la differenza era del 30% ⁽¹³⁾.

2. La forte espansione del turismo iniziata dagli anni 50, e designata dal programma d'azione regionale come «la matrice della rinascita corsa». Secondo le stime proposte da Janine Renucci, la Corsica avrebbe accolto 60000 turisti nel 1952, 130000 nel 1960, 240000 nel 1965 e 512000

⁽⁹⁾ *Journal Officiel de la République Française (JORF)*, 24 luglio 1927, 7674-7688.

⁽¹⁰⁾ *JORF*, 7 settembre 1937, 10282.

⁽¹¹⁾ Durante la IV Repubblica, la questione fu posta quasi tutti gli anni nelle due camere del Parlamento, spesso di modo incidentale.

⁽¹²⁾ *JORF*, 19 aprile 1957, 4136-4145.

⁽¹³⁾ *Journal Officiel de l'Assemblée Nationale (JOAN)*, seconda seduta del 27 giugno 1962, 2069-2070.

nel 1970 ⁽¹⁴⁾. Eppure il Governo ambiva un' accelerazione di questa espansione turistica. Nel suo schema di sviluppo del 1971, la prospettiva era di 2,2 milioni di visitatori per il 1985 ⁽¹⁵⁾.

3. La crescita, dagli anni 60, di una contestazione regionalista poi nazionalista, di cui una parte scelse l'uso di mezzi violenti ⁽¹⁶⁾. Quindi era anche più necessario rinnovare il consenso dei Corsi rispetto alla Repubblica francese. D'altronde, durante la sua campagna per essere rieletto nel 1981, il Presidente Giscard d'Estaing accertava ad Ajaccio che l'avvenire della Corsica si fondava su tre principi: la sua «personalità culturale», la «continuità repubblicana», e la «continuità territoriale» garante del suo sviluppo economico e sociale ⁽¹⁷⁾.

Al livello nazionale, si deve considerare le difficoltà generali della marina francese, e delle grandi compagnie d'economia mista controllate dallo Stato, particolarmente la famosa *Transatlantique* ⁽¹⁸⁾. Si deve specialmente valutare:

1. la perdita dell'impero coloniale e dei vantaggi correlativi. Nel 1948, i territori d'Oltremare (vecchie colonie) francesi ricevevano 45% delle esportazioni della Francia continentale, evidentemente trasportate in un quadro monopolistico che preparava poco le compagnie ai futuri sforzi di competitività.

2. La creazione della Comunità Economica Europea nel 1957, orientata subito verso la liberalizzazione dei trasporti. Questo implicava lo sviluppo di nuove opportunità, simboleggiato dalla comunitarizzazione del commercio estero francese, dal 22% degli scambi nel 1958 al 48% nel 1970, ma anche lo sviluppo di nuove concorrenze e una chiara minaccia contro il modello dei monopoli sovvenzionati dallo Stato.

3. La moltiplicazione delle navi sotto bandiera di convenienza, molto più economiche. D'altronde la Francia, benché inizialmente molto

⁽¹⁴⁾ J. RENUCCI, *Corse traditionnelle et Corse nouvelle*, Lyon, 1974, 382.

⁽¹⁵⁾ Riguardo allo sviluppo della pianificazione turistica: J.-L. MORETTI, *Tourisme et aménagement du territoire en Corse. La recherche de l'optimum*, Paris, 2010.

⁽¹⁶⁾ P. DOTTELONDE, *Histoire de la revendication corse. 1959-1974*, tesi di dottorato diretta da Raoul Girardet, 2 vol., IEP di Parigi, 1984; P. DOTTELONDE, *Corse. La métamorphose*, Levis, 1987; X. CRETTEZ, *La question corse*, Bruxelles, 1999.

⁽¹⁷⁾ Discorso di Valéry Giscard d'Estaing, Ajaccio, 16 aprile 1981.

⁽¹⁸⁾ Riguardo a queste difficoltà: B. CASSAGNOU, *Les grandes mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, vol. 1; M.-F. BERNERON-COUVENHES, «Le naufrage de la marine marchande française au XX^e siècle», *Entreprises et histoires*, n. 27, 2001, 23-43.

ostile, ha ammesso le domande degli armatori e anche creato nel 1986 una bandiera «bis» (battezzata *Kerguelen*) molto meno esigente (solo 35% degli equipaggi devono essere di nazionalità francese), ma incapace di impedire l'arretramento della bandiera nazionale.

In sostanza, la marina francese doveva reinventarsi in un quadro molto più competitivo, mentre i suoi costi di sfruttamento erano terribilmente elevati ⁽¹⁹⁾. Nel 1964, il segretario generale alla marina mercantile asseriva che il sovracosto degli equipaggi francesi era del 30% rispetto alle bandiere tedesca e inglese. Così dal 1961 al 1971, i marittimi effettivi sono passati da circa 43200 a 30000, senza troppi problemi sociali poiché esisteva intanto una certa disaffezione per il mestiere.

Tuttavia la liberalizzazione della politica dei trasporti, percepibile dalla fine degli anni 60, conosceva grandi freni. Da una parte, rimaneva molto forte la difesa politica e sindacale della bandiera francese e del privilegio dell'impiego francese. Dall'altra parte, le compagnie a maggioranza statale si trovavano in grandissime difficoltà finanziarie. Nel 1974, il presidente della *holding* avvertiva lo Stato che la compagnia che collegava il continente e la Corsica non aveva più liquidità di cassa, e chiedeva allo stesso Stato 200 milioni di franchi ai fini della ristrutturazione ⁽²⁰⁾. Eravamo solo un anno prima della decisione d'istituire il sistema di continuità territoriale, e questa situazione ha sicuramente influito sulle scelte delle autorità politiche.

3. *Delle scelte rischiose.*

Tre grandi scelte furono operate dal governo tra il 1975 e il 1991, riguardo al principio della continuità territoriale, la sua attuazione concreta, e la sua gestione politica.

In primo luogo, dopo alcuni anni d'incertezza, il principio fu consacrato nella legge finanziaria per il 1976, che adeguava la tariffa del chilometro marino sulla tariffa del chilometro ferroviario (il trasporto aereo è stato incluso nel dispositivo nel 1979). Molto simbolicamente, i crediti furono iscritti nella categoria dei trasporti terrestri, e fu creata una nuova compagnia marittima, la SNCM di cui il 25% del capitale apparteneva alla società nazionale delle ferrovie.

⁽¹⁹⁾ B. CASSAGNOU, *op. cit.* (in particolare i capitoli XIII e XIV, 641-737).

⁽²⁰⁾ *Ibid.*

È giusto parlare della dimensione politicamente molto integrativa, per non dire assimilazionista, del principio. Secondo il deputato Cayol, relatore nel 1948 di una proposta di legge sulle «tariffe delle linee marittime della Corsica», il «fondo del problema» era di sapere «se la Corsica è un dipartimento della metropoli o no» ⁽²¹⁾. È anche giusto notare la sua dimensione economicamente generosa, anzi incredibilmente generosa rispetto alle congetture iniziali. Qualche mese prima dall'adozione definitiva del dispositivo, il ministro dell'Interno evocava davanti ai deputati un costo annuale situato tra i 28 e i 32 milioni di franchi ⁽²²⁾, ossia tra 4,27 e 4,88 milioni d'euro. Infatti i finanziamenti dedicati alla continuità territoriale tra il continente e la Corsica sono passati da 4,5 milioni di euro nel 1975 a 11,6 per il 1976 ⁽²³⁾, poi a 25 per il 1977 ⁽²⁴⁾, 38,1 per il 1978, 46,6 per il 1980, 84,2 per il 1982, 103 per il 1985.

Si poteva immaginare dall'inizio che secondo le forme della sua attuazione, il principio di adeguamento poteva diventare estremamente costoso. Evidentemente, più ci sarebbero stati collegamenti tra la Corsica e il continente, più i costi sarebbero stati elevati. Bisogna ricordare che gli obiettivi fissati dallo schema di sviluppo per la Corsica, adottato dal governo nel 1971, erano un numero di turisti moltiplicato per 4,4 e una popolazione aumentata del 60% in un periodo di 15 anni. In pratica, i flussi sono passati dai 2,2 milioni di passeggeri nel 1976 ai circa 7,5 milioni nel 2014 ⁽²⁵⁾.

In secondo luogo, si dovevano definire i principali modi d'attuare. Si trattava dunque di molti soldi, ma non era pensabile regalarli a chiunque, in un quadro di libera concorrenza. È questo un piccolo paradosso poiché – l'abbiamo già detto – la politica di trasporti aveva già preso un orientamento liberale, e poiché il Presidente Giscard d'Estaing era molto ostile al

⁽²¹⁾ JOAN, seduta del 19 marzo 1948, 2011.

⁽²²⁾ JOAN, seduta del 3 aprile 1975, 1256.

⁽²³⁾ JOAN, seconda seduta del 14 novembre 1975, 8429; *Journal officiel des débats du Sénat*, seduta del 1 dicembre 1975, 3945. Operiamo la conversione in euro per comodità.

⁽²⁴⁾ Questa cifra e le seguenti sono le conversioni fatte sulla base delle cifre indicate nei decreti d'attuazione delle legge finanziarie.

⁽²⁵⁾ Senza contabilizzare le crociere. I dati mensili dal 2001 sono disponibili sul sito dell'Ufficio Regionale dei Trasporti della Corsica (da non confondere con l'Ufficio dei trasporti della Corsica): <http://www.ortc.info/>.

principio delle imprese nazionalizzate. Nel suo libro pubblicato nel 1976, lui asseriva che «la nazionalizzazione sistemica delle grande imprese» è «in contraddizione con il principio democratico della pluralità dei poteri», che «il rifiuto del monopolio è essenziale per una concezione democratica della vita economica», e che la «concorrenza esterna» stimolata dalla costruzione europea aveva giocato un «ruolo insostituibile» nell'espansione economica della Francia ⁽²⁶⁾. Tuttavia, le modalità della continuità territoriale furono storicamente dirette dai principi caratteristici – anche se non esclusivi – della tradizione statista del servizio pubblico in Francia:

1. Il monopolio di sfruttamento, affidato nel settore marittimo per un lunghissimo periodo di 25 anni.

2. L'attribuzione di una sovvenzione per lo sfruttamento del servizio.

3. Lo statuto pubblico degli operatori principali, il più importante essendo la SNCM, nuova compagnia marittima di ambito interamente statale. Per il trasporto aereo, *Air France* e *Air Inter*, anche esse totalmente statali ⁽²⁷⁾, furono le prime compagnie incaricate del servizio pubblico, confermate dall'Assemblea della Corsica nel 1986 ⁽²⁸⁾. La stessa Assemblea ha scelto di sostenere nel 1989 la creazione di una compagnia aerea, la *Compagnie Corse Méditerranée* (CCM, ribattezzata *Air Corsica* nel 2010), società d'economia mista il cui capitale è controllato dagli eletti regionali ⁽²⁹⁾.

Certo, le preoccupazioni delle persone che hanno immaginato e organizzato il sistema non erano principalmente guidate dalla razionalità economica. Basta evidenziare la quantità di porti e aeroporti interessati, rispetto alla popolazione della Corsica, che ha indubbiamente contribuito alla crescita dei costi. Considerando che la Corsica contava circa 228000 abitanti quando è stato iniziato il dispositivo di continuità territoriale, può sembrare inverosimile che da quel momento sette porti e quattro aeroporti beneficiassero di traghetti e voli sovvenzionati. Anche su questo

⁽²⁶⁾ V. GISCARD D'ESTAING, *Démocratie française*, Parigi, 1976.

⁽²⁷⁾ Dopo la fusione delle due compagnie al principio degli anni 90, lo Stato francese ha privatizzato *Air France*, parzialmente nel 1999, poi compiutamente nel 2003. Oggi detiene 15,7% delle quote del gruppo *Air France-KLM*.

⁽²⁸⁾ Deliberazione n. 86/04 dell'Assemblea della Corsica, seduta del 4 gennaio 1986.

⁽²⁹⁾ Attualmente, la Collettività territoriale della Corsica detiene più del 66% del capitale

punto, la Corsica è più dotata che la vicina Sardegna, tre volte più estesa e oggi sei volte più popolata ⁽³⁰⁾.

Comunque, non è possibile limitarsi a ricordare la tradizione francese e i rischi di conflitti sociali. Secondo noi, da una parte, è indubbio che la gravissima situazione finanziaria delle compagnie marittime pubbliche favoriva la costituzione di un nuovo monopolio. Così in un certo senso il denaro circolava in un circuito chiuso; i soldi pubblici dovevano andare maggiormente ad imprese pubbliche. Dall'altra parte, si credeva volentieri che la radicalità nazionalista non poteva durare, e che lo sviluppo economico – facilitato dalla continuità territoriale – avrebbe delegittimato la contestazione.

È necessario aggiungere che nel contesto dell'epoca, queste orientazioni statiste non furono davvero contestate. Allora si considerava molto spesso che il settore dei trasporti fosse caratterizzato da un fenomeno di economia di scala, che legittimava un monopolio naturale ⁽³¹⁾. Quindi era coerente attribuire un monopolio di sfruttamento all'impresa incaricata del servizio pubblico. Sembrava più soddisfacente per le finanze pubbliche rispetto ad una messa in concorrenza che probabilmente avrebbe frammentato l'offerta di trasporto, e pertanto incrementato il costo collettivo del servizio pubblico.

In terzo luogo, la gestione politica della continuità e delle obbligazioni di servizio pubblico furono progressivamente assegnate alle istituzioni regionali. In un primo tempo, secondo l'articolo 20 della legge del 31 luglio 1982, che definiva le competenze della nuova Regione particolare della Corsica ⁽³²⁾, da un lato, «le modalità d'organizzazione dei tra-

⁽³⁰⁾ In Sardegna, dove il livello di sovvenzionamento è molto inferiore, quattro porti e tre aeroporti accolgono traghetti e voli sovvenzionati. L'aeroporto di Tortolì, molto più piccolo, ha beneficiato di qualche volo sovvenzionato dal 2011, ma ora non è incluso nelle obbligazioni di servizio pubblico.

⁽³¹⁾ L. WALRAS, «L'État et les chemins de fer», *Revue du Droit Public et de la Science Politique*, 1897, n. 7, 417-438 e n°8, 42-61; W. VICKREY, «Some Objections to Marginal-Cost Pricing», *Journal of Political Economy*, 56, n. 3, 1948, 218-238; G. NUMA, «On the origins of vertical unbundling: The case of the French transportation industry in the nineteenth century», *European Journal of the History of Economic Thought*, 20, n. 3, 2013, 426-438.

⁽³²⁾ L. n. 82-659 del 30 luglio 1982. L'organizzazione particolare della Regione era stata prealabilmente definita dalla l. n. 82-214 del 2 marzo 1982.

sporti marittimi e aerei tra l'isola e il continente, in particolare i collegamenti e le tariffe», dovevano essere definiti da una convenzione Stato-Regione. Dall'altro, si creava l'Ufficio dei trasporti della Corsica (OTC), che doveva gestire le convenzioni con le compagnie incaricate del servizio pubblico, e controllare l'attuazione delle stesse compagnie. Però si può precisare che si è sempre trattato di libertà sorvegliata per gli eletti regionali. In particolare, un emendamento parlamentare ha permesso di aggiungere nella legge il principio del monopolio della bandiera, precisando che i trasporti marittimi solo possono essere eseguiti da compagnie la cui flotta è immatricolata in Francia ⁽³³⁾.

In un secondo tempo, l'articolo 74 della legge n. 91-428 del 13 maggio 1991 ha posizionato l'OTC sotto l'unica tutela della nuova Collettività territoriale della Corsica (CTC), anticipando che il servizio pubblico non sarebbe più limitato alle relazioni dette di «*bord à bord*», ossia con i porti e aeroporti continentali più meridionali (specialmente Marsiglia, Tolone e Nizza). La CTC acquistava quindi un grandissimo potere che ha usato poco dopo alla sua prima elezione, estendendo, nel settembre 1992, il principio della continuità territoriale alle linee aeree tra Parigi e l'isola.

Queste evoluzioni istituzionali hanno generato una dissociazione tra quello che finanzia il servizio pubblico di continuità territoriale e quello che lo amministra. Da un punto di vista economico, questa separazione è significativa. La teoria economica insegna che sono i meccanismi di sostegno e/o di sanzione a condizionare il comportamento degli agenti ⁽³⁴⁾. Dal principio, la continuità territoriale è finanziata dallo Stato, e sino al 2009 il suo ammontare cresceva ogni anno parallelamente a quello della dotazione globale di funzionamento della CTC. Quindi quest'ultima si è trovata in situazione di gestire una quantità di denaro che non poteva definire, il cui importo cresceva automaticamente e indipendentemente della sua utilizzazione. In quel contesto, non può sorprendere che la CTC non avesse gestito la dotazione di continuità territoriale in modo di ridurre le spese. È solo quando lo Stato ha deciso nel 2008 di bloccare la crescita annuale di questa dotazione che l'OTC ha dimostrato una volontà d'operare in modo più parsimonioso. Tuttavia, sia per lo Stato sia per gli eletti corsi, è la liberalizzazione dei trasporti che ha fatto principalmente risaltare l'esigenza d'adattamento del sistema.

⁽³³⁾ JOAN, seconda seduta del 19 luglio 1982, 4517.

⁽³⁴⁾ B. SALANIE, *Théorie des contrats*, Parigi, 1994.

4. *La rivoluzione della concorrenza.*

La liberalizzazione voluta dalle istanze europee, dal 1992 ⁽³⁵⁾, ha avuto effetti moderati sul settore aereo in Corsica. Già non si trattava più di un monopolio, poiché la compagnia TAT era incaricata di due linee con Figari, e le compagnie *Air Corse* poi *Kyrnair* furono incaricate delle linee con Tolone. Comunque questo frazionamento era condizionato soprattutto dalle scelte degli operatori principali. Lo ha accertato bene la Corte dei conti ⁽³⁶⁾: l'intesa tra la compagnia regionale CCM e *Air France* gode di un monopolio di fatto, molto favorito dall'obbligo di servizio pubblico che impone lo stazionamento notturno degli aerei nell'isola.

Indubbiamente, ci furono preoccupazioni riguardo allo sviluppo della concorrenza, e anche l'annullamento di un appalto dagli eletti regionali, ma le inquietudine sparirono in fretta. La minaccia rappresentata da alcune altre compagnie regionali – *Air Liberté*, *Air Littoral*, AOM, ecc. –, le cui creazione ed espansione furono stimolate dal processo di deregolamentazione, è stata effimera. Queste compagnie sono sparite presto o sono state assorbite da *Air France*. Dal 2005, la CCM e *Air France* si sono ritrovate senza concorrenti sulle linee di servizio pubblico con la Corsica.

Invece la nuova regolamentazione europea, che implicava prima di tutto la fine del monopolio della bandiera francese, ha avuto degli effetti decisivi sul settore marittimo, poiché l'alleanza delegataria del servizio pubblico – SNCM e *Compagnie Méridionale de Navigation* (CMN) – ha dovuto confrontarsi alla concorrenza molto aggressiva della *Corsica Ferries*. Quest'ultima rivendica una gestione di tipo *low cost*, propone tariffe molto basse, e soprattutto appare più affidabile per numerosissimi clienti, che considerano la pratica estremamente conflittuale dei due sindacati dominanti della SNCM.

A quel punto, le scelte degli eletti corsi furono determinanti, in particolare l'istituzione d'un doppio dispositivo di continuità, nell'aereo

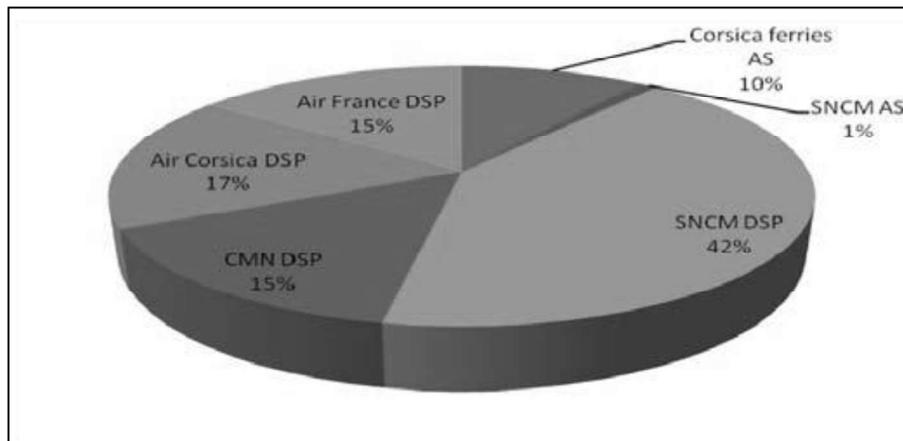
⁽³⁵⁾ In particolare, il reg. Cee n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), e il regolamento Cee n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie.

⁽³⁶⁾ Cour des comptes, «La continuité territoriale avec la Corse», in *Rapport public annuel 2011*, Paris, 553.

tra il 2000 e il 2005, poi nel marittimo dal 2002, cioè alla fine della convenzione iniziale di 25 anni. Da una parte, rimaneva l'assegnazione di servizio pubblico, fondata sull'attribuzione di una sovvenzione annuale, predefinita e globalizzata, in compenso delle spese che risultano dalle obbligazioni definite dall'autorità politica delegante. In tal modo, può sembrare logico avere un solo incaricato. L'alleanza SNCM-CMN ottenne questa delegazione nel 2001 e nel 2006 per organizzare le rotazioni tra Marsiglia e la Corsica.

Inoltre, fu creata la convenzione d'aiuto sociale (AS), che permette l'attribuzione di un importo per ogni passeggero che beneficia d'una tariffa preferenziale. Questo significa un sistema più flessibile, e che può beneficiare a tutte le compagnie che rispettano diverse obbligazioni di servizio pubblico. Praticamente, dal 2002 al 2012, ne ha beneficiato la SNCM sulle rotte con Nizza, e soprattutto il suo gran concorrente, la *Corsica Ferries*, sulle rotazioni con Nizza e Tolone.

La ripartizione della dotazione di continuità territoriale nel 2009



Di modo chiaro, questo doppio dispositivo ha generato una nuova crescita dei costi della continuità. Al finanziamento globale del servizio pubblico, che rappresentava in media più dell'85% della dotazione, si aggiungeva questo aiuto individuale il cui costo globale inizialmente non aveva limite massimo.

Nel trasporto aereo, il doppio dispositivo ha specialmente permes-

so di massimizzare il sovvenzionamento delle assegnazioni del servizio pubblico, e particolarmente la compagnia regionale CCM ⁽³⁷⁾. Però gli impatti finanziari furono anzitutto decisivi al livello del trasporto marittimo. Nel suo avviso del 2012, l’Autorità della concorrenza dava il dettaglio della ripartizione delle sovvenzioni in quest’area, e nello stesso tempo evidenziava benissimo l’incremento veloce dei costi globali ⁽³⁸⁾:

Sovvenzioni al titolo della delegazione di servizio pubblico

In milioni d’euro costanti	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SNM	70,417	66,573	67,261	62,904	74,555	72,136	76,586	84,538
CMN	27,327	27,105	25,089	24,870	29,514	26,416	28,330	28,628
Totale	97,744	93,678	92,350	87,774	104,069	98,552	104,916	113,220

Sovvenzioni al titolo dell’aiuto sociale

In milioni d’euro costanti	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SNM	5,400	3,471	2,310	2,520	2,108	2,163	2,156	1,906
Corsica Ferries	8,610	10,600	13,220	13,980	16,177	16,859	18,616	15,366
Totale	15010	14071	15530	16500	18285	19022	20772	17,272

Si deve notare che dal punto di vista della spesa pubblica, i due dispositivi non erano impermeabili. L’aumento del costo del sistema dell’aiuto sociale ha generato l’aumento del costo del sistema di delegazione di servizio pubblico. In effetti, i progressi dei flussi della *Corsica Ferries* sulle linee di Tolone e Nizza hanno meccanicamente generato una debilitazione dei flussi trasportati dalla SNM sulle linee di Marsiglia. Perciò, hanno anche contribuito alla degradazione dei risultati finanziari della compagnia delegataria del servizio pubblico. Conseguentemente, le pubbliche autorità hanno di modo concomitante dovuto ampliare le spese per l’aiuto sociale e per l’assegnazione del servizio pubblico.

Quindi s’intende facilmente la scelta dell’Assemblea della Corsica di abolire di modo anticipato, il 23 marzo 2012, il dispositivo dell’aiuto sociale, senza purtroppo rivelare il suo principale motivo. La relazione del presidente del Consiglio esecutivo indicava solo che il dispositivo

⁽³⁷⁾ Chambre régionale des comptes de Corse, *Rapport d’observations définitives de la Chambre des comptes. Office des transports de la Corse (OTC). Exercices 2001 à 2009*, 116-117.

⁽³⁸⁾ Autorité de la Concurrence, Avis n. 12-A-05 du 17 février 2012 relatif au transport maritime entre la Corse et le continent, 9.

«non garantiva un' esatta corrispondenza tra l'importo dell'aiuto sociale e il numero dei passeggeri beneficiari» ⁽³⁹⁾.

Però c'era forse peggio: invece di regolare la concorrenza, il doppio dispositivo l'ha potenziata ai danni della SNCM. Dal 2002 al 2009, la proporzione dei passeggeri utilizzando le rotazioni di servizio pubblico – molto più costose – è passata dal 40% al 30%. E questo ha evidenziato che la SNCM soffriva un gran *deficit* di produttività e competitività, le cui cause sono molto diverse.

In primo luogo, si deve osservare il peso delle obbligazioni d'ispirazione protezionistica, come l'acquisto esclusivo di nave francesi, e la bandiera del primo registro francese, che impone il reclutamento esclusivo di marinai francesi. Invece la *Corsica Ferries* non è assoggettata a tale regime, e dispone pertanto di un importante vantaggio competitivo ⁽⁴⁰⁾.

In secondo luogo, non è stato possibile ridurre sostanzialmente le spese di personale della compagnia, storicamente clamorose ⁽⁴¹⁾. Nel 2004, queste spese rappresentavano il 56% del giro d'affari della SNCM, e la privatizzazione del 2006 non ha permesso una rilevante diminuzione. Nonostante il profondo taglio – quasi il 22% – degli effettivi, permesso da un piano sociale di 38,5 milioni d'euro finanziato dallo Stato, questo percentuale era sempre del 52% nel 2010. Aggiungiamo che gli stipendi della compagnia appaiono elevatissimi. Secondo una relazione richiesta dal ministero dei trasporti, e che doveva rimanere confidenziale, «nel 2012, lo stipendio medio annuale era di 48300 euro per il personale di bordo e di 53100 euro per il personale di macchina» ⁽⁴²⁾. Pertanto sarebbe incredibilmente più elevato della retribuzione lorda media in Francia, che è soltanto di 28920 euro annuali ⁽⁴³⁾.

In terzo luogo, era ovvia l'inadeguatezza delle navi utilizzate

⁽³⁹⁾ Assemblée de Corse, reunion degli 22-23 marzo 2012, relazione n. 2012/O1/045 del Presidente del Consiglio esecutivo, *Suppression du versement de l'aide sociale aux compagnies maritimes*, 3.

⁽⁴⁰⁾ «Corsica Ferries, l'ennemi juré de la SNCM», *Le Figaro*, 8 gennaio 2014.

⁽⁴¹⁾ Assemblée nationale, XIV^e législature, n. 1629, *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur les conditions de la privatisation de la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)*, da Arnaud Leroy (presidente) e Paul Giacobbi (relatore), registrato alla presidenza il 11 dicembre 2013, 92-93.

⁽⁴²⁾ «Pourquoi la SNCM est dans le rouge», *Le Parisien*, 11 luglio 2014.

⁽⁴³⁾ «Le salaire moyen atteint 2410 euros bruts mensuels», *Le Parisien*, 13 mars 2013.

l'inverno (grandi *car-ferry* invece di cargo misti), che fu rilevata dal presidente-direttore generale della compagnia alleata CMN. D'altronde, la SNCM anch'essa ha privilegiato il cargo misto da dieci anni. Per esempio, se noi consideriamo i quattro mesi di minima attività (gennaio, febbraio, marzo e novembre) durante gli anni 2002-2006, osserviamo che la media giornaliera dei passeggeri trasportati era di 2430, vale a dire poco più che la capacità di un unico grande *car-ferry* della SNCM.

Infatti, per gran parte dell'anno, questo tipo di nave solo può fare sosta nei porti o fare rotta quasi vuota. Riguardo al primo aspetto, nel 1998 queste navi hanno effettuato il 71%, 66% e 50% delle rotte potenziali, benché la scelta di non viaggiare di giorno durante l'inverno generi importanti sovracosti⁽⁴⁴⁾. Riguardo al secondo aspetto, nel periodo ottobre 1996-marzo 1997, il 46% delle rotte dei due più grandi *car-ferry* sono state effettuate con meno di 300 passeggeri⁽⁴⁵⁾, cioè il 14% della loro capacità. Insomma, anche se il denaro pubblico ha ampiamente finanziato questo sopradimensionamento, non poteva ovviamente compensare ogni spreco.

In quarto luogo, i numerosi conflitti sociali hanno indubbiamente generato decine di milioni di euro di perdite. Questa conflittualità sociale è ovviamente favorita dalla strana competizione tra due sindacati radicali, ma le cui prospettive sono diversissime: il comunista CGT⁽⁴⁶⁾, patrocinatore del modello economico iniziale della SNCM e soprattutto sostenitore degli interessi degli stipendiati marsigliesi della compagnia; e il nazionalista *Syndicatu di i Travagliadori Corsi* (STC), molto molesto anche esso dalla concorrenza della *Corsica Ferries*, ma che difende gli interessi degli stipendiati corsi e propone di sostituire la SNCM con una compagnia regionale interamente pubblica.

Ovviamente i costi di questi conflitti sono difficili da valutare con precisione, ma il loro impatto generale è importantissimo. Sono stati registrati otto giorni di sciopero nel 2008, 14 nel 2009, 15 nel 2010, 47 nel

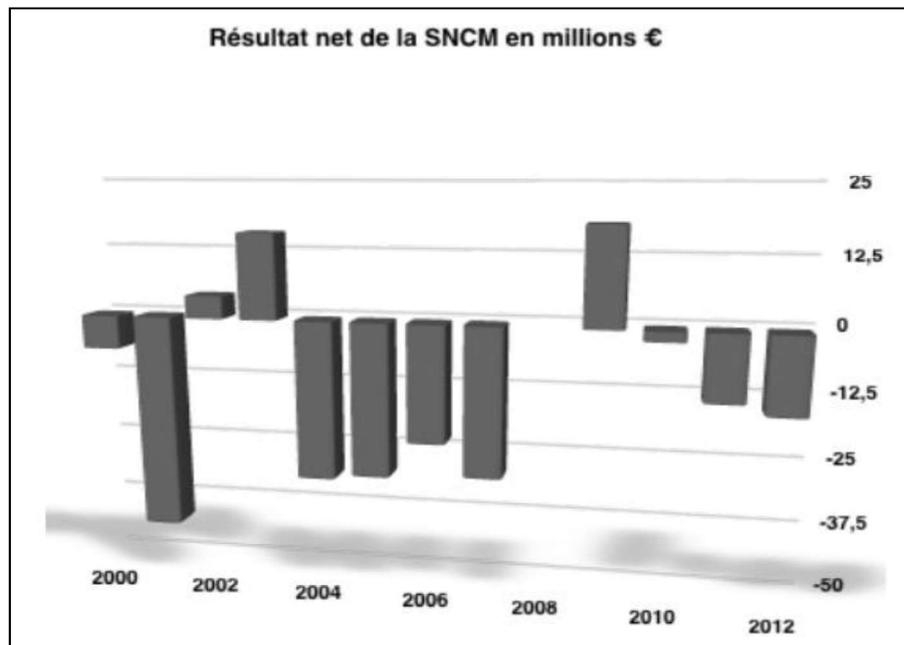
⁽⁴⁴⁾ Chambre régionale des comptes de Corse, *Rapport d'observations définitives relatif à la gestion de l'Office des transports de la Corse*, maggio 2002, 15.

⁽⁴⁵⁾ J.-P. PAGES, *La SNCM, compagnie maritime méditerranéenne : instrument de la continuité territoriale entre la Corse et le continent. Situation et perspectives*, 1997, allegato 9.

⁽⁴⁶⁾ La *Confédération Générale du Travail* (CGT) è il sindacato storicamente legato al Partito Comunista Francese. Rappresenta 59% dei voti tra i marinai della SNCM, e 48% sul totale dei personali dell'azienda («Les marins de la SNCM travaillent 196 jours par an», *Les Échos*, 9 luglio 2014).

2011, 11 nel 2012, ecc. ⁽⁴⁷⁾. Da una parte, si tratta di perdite dirette. Per esempio, secondo il prefetto della regione Provence-Alpes-Côte d'Azur, i tre scioperi del 2004 hanno fatto perdere circa 200000 passeggeri e cinque milioni d'euro alla SNCM. Dall'altra parte, ci sono perdite indirette, poiché questi ricorrenti conflitti hanno generato perlomeno un'immagine d'insicurezza nei potenziali clienti, poco disposti all'ipotesi di perdere le vacanze in Corsica, soprattutto per colpa di rivendicazioni che possono difficilmente ispirare simpatia rispetto agli stipendi e vantaggi concessi dalla compagnia.

Insomma, sino al 1994, i bilanci della SNCM erano equilibrati o positivi ⁽⁴⁸⁾. Invece, nonostante le sovvenzioni e una sostanziale diminuzione degli effettivi negli anni 90, dal 2000 i bilanci della compagnia sono quasi tutti negativi, come lo indica questo grafico ⁽⁴⁹⁾.



⁽⁴⁷⁾ «SNCM : les chiffres du naufrage», *Le Parisien*, 27 maggio 2014. Per il 2011, questi 47 giorni corrispondono all'annullazione di 245 traghetti.

⁽⁴⁸⁾ J.-P. PAGÈS, *op. cit.*, 4.

⁽⁴⁹⁾ P. SALINI, «SNCM :20 ans de perdus ?».

Anzitutto, tutte queste ragioni hanno alimentato l'idea dell'impossibilità di un vero recupero. Il 10 luglio 2014, l'azionario maggioritario annunciava la sua decisione di vendere le proprie quote della SNCM, ossia il 66% dell'azienda, per un euro solo ⁽⁵⁰⁾. Però, il male era da tempo troppo profondo.

5. *La crisi della SNCM.*

Dalla fine degli anni 90, la ristrutturazione della SNCM è apparsa come una necessità⁽⁵¹⁾. Nel 2001, la tesoreria mostrava un deficit di 76 milioni d'euro. Lo Stato decise addirittura d'investire 76 milioni nel capitale, e di lanciare un piano di risanamento e di produttività, ciò che fu accettato dalla Commissione europea ⁽⁵²⁾. Tuttavia il piano non è stato implementato correttamente, e l'aiuto è stato giudicato illegale dal Tribunale di prima istanza dell'UE poiché la sottocompensazione degli obblighi di servizio pubblico era stata sopravvalutata ⁽⁵³⁾. Quindi le cose sono logicamente andate peggiorando. Già nel 2002 la SNCM era superata dalla *Corsica Ferries*, e lo scarto è diventato sconvolgente, come lo mostra questo grafico dell'Ufficio Regionale dei Trasporti della Corsica ⁽⁵⁴⁾.

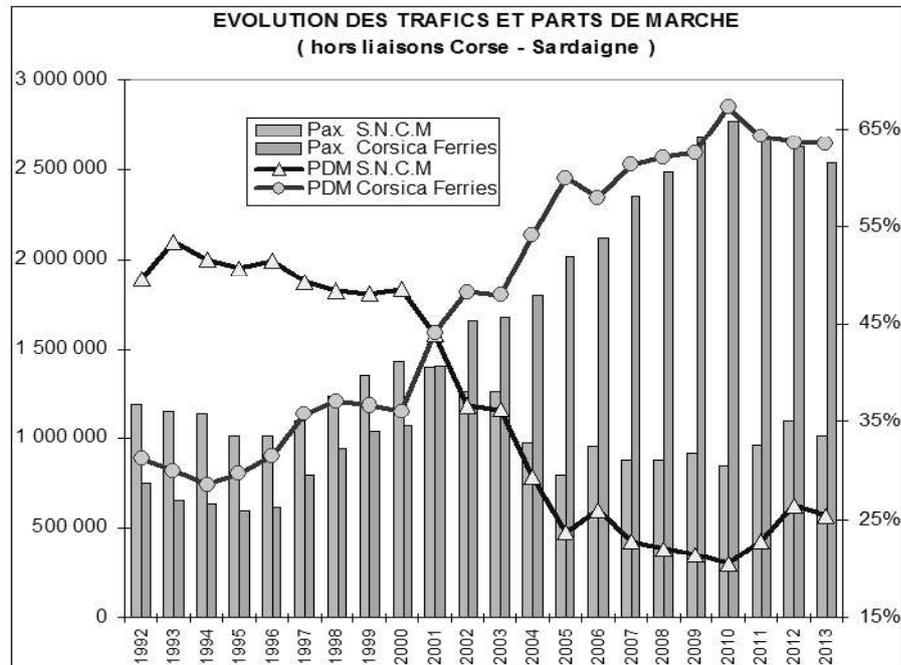
⁽⁵⁰⁾ «Veolia prêt à vendre sa part dans la SNCM pour un euro», *Le Figaro*, 10 luglio 2014.

⁽⁵¹⁾ Sul processo che ha condotto alla privatizzazione della compagnia, il *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur les conditions de la privatisation de la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)*, è preziosissimo.

⁽⁵²⁾ Decisione della Commissione del 9 luglio 2003 concernente l'aiuto alla ristrutturazione che la Francia prevede di mettere ad esecuzione a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) [notificata con il numero C(2003) 2153], (2004/166/CE).

⁽⁵³⁾ Trib. Ue, 15 giugno 2005, T-349/03, *Corsica Ferries Francia SAS c. Commissione delle Comunità Europee*.

⁽⁵⁴⁾ <http://www.ortc.info/>.



Poiché le regole europee proibiscono il lancio immediato di un secondo piano, lo Stato scelse la privatizzazione. Però le difficoltà strutturali della compagnia frenarono gli sforzi per la ripresa. Anche la CMN, alleato storico della SNCM, ricusò, per causa del tipo di navi – dei *car-ferry* – giudicato non redditizio dal presidente-direttore generale, ma anche per causa dei comportamenti sindacali ⁽⁵⁵⁾.

Da una parte, la mobilitazione sindacale ha imposto allo Stato una soluzione ancora più costosa, poiché ha speso circa 220 milioni d'euro per colmare i deficit e finanziare 400 esuberanti di lavoratori, e conservare il 25% del capitale. Eppure secondo la Commissione, che ha controllato alla domanda della *Corsica Ferries* la legalità di questi aiuti e in particolare il prezzo negativo di 158 milioni d'euro, il comportamento dello Stato era fondato poiché sarebbe stato più costoso assumere una liquidazione giudiziaria, ipotesi giudicata la più verosimile ⁽⁵⁶⁾. Dall'altra parte, i due attori

⁽⁵⁵⁾ Rapport [...] sur les conditions de la privatisation de la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), 24-25.

⁽⁵⁶⁾ Decisione della Commissione dell'8 luglio 2008 riguardante le misure N C

cessionari hanno acquistato 66% del capitale di una compagnia proprietaria di dieci navi con solo 22 milioni d'euro. Però, il piano non è stato implementato, le spese di personale rappresentavano sempre più del 50% del giro d'affari, e la compagnia era deficitaria tutti gli anni. Simmetricamente, la Collettività di Corsica capì che il doppio dispositivo di continuità diventava rovinoso e fissò un massimale per l'aiuto sociale, con ulteriore riduzione delle risorse della SNCM.

Si può dire che questa privatizzazione della SNCM, nel 2006, poteva difficilmente diventare un successo. Sembra oggi chiaro che i due cessionari privati – Veolia Transport (VT) e il fondo d'investimento Butler Capital Partners (BCP) – non avevano un progetto industriale coerente per la compagnia. Questa assenza di visione è anche evidentissima nel caso di BCP, le cui motivazioni erano innanzitutto speculative. Due anni dopo l'acquisto delle sue quote, BCP le ha rivendute a VT e realizzato una plusvalenza di 460% ⁽⁵⁷⁾! Per quanto riguarda VT, c'era indubbiamente un progetto industriale ma questo non aveva una leggibilità corretta e/o la sua attuazione non è stata efficiente. Otto anni dopo la privatizzazione, le modifiche operate nella strategia e il funzionamento della SNCM erano difficili da percepire.

Comunque si deve evidenziare la difficoltà oggettiva di trasformare un'azienda che dalla sua creazione aveva solo conosciuto il management pubblico, e che, durante un quarto di secolo, aveva operato in un contesto monopolistico con un sostegno pubblico massiccio. Considerando questa premessa si comprende che la cultura aziendale della SNCM era molto lontana della logica concorrenziale e della preoccupazione di controllare i costi di funzionamento. Trasformare velocemente questa cultura era chissà irrealistico. Forse quest'evoluzione era tanto più difficile da iniziare che al momento della privatizzazione, la SNCM era già confrontata alle conseguenze negative della concorrenza frontale con la *Corsica Ferries*. È giusto ricordare che le riforme strutturali sono sempre più difficile da concretizzare quando il

58/02 (ex N 118/02) che la Francia ha applicato a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) [notificata con il numero C(2008) 3182], (2009/611/CE).

⁽⁵⁷⁾ Durante il processo di privatizzazione del 2006, BCP aveva acquistato il 38% del capitale con 13 milioni d'euro. Nel 2008, queste quote sono state rivendute per 73 milioni d'euro.

contesto economico è difficile e perfino deteriorato ⁽⁵⁸⁾.

Ciò nondimeno, la massima stangata è venuta dalle Istituzioni europee. In primo luogo, il piano di ristrutturazione e privatizzazione, tuttavia validato dalla Commissione nel 2008, è stato dichiarato contrario al regime degli aiuti di Stato dal Tribunale dell'Unione nel 2012 ⁽⁵⁹⁾, poi dalla Corte di Giustizia nel 2014 ⁽⁶⁰⁾. Secondo i giudici di prima e di seconda istanza, la Commissione aveva commesso un errore manifesto di valutazione, poiché «la razionalità economica a lungo termine del comportamento dello Stato francese non era stata dimostrata in termini giuridicamente soddisfacenti». Peraltro non potevano bastare «riferimenti generici» per accogliere l'argomento secondo cui questi aiuti erano necessari per non pregiudicare all'immagine dello Stato francese, che era sotto la minaccia di tensioni sociali.

In secondo luogo, l'affidamento del servizio pubblico iniziato dal 2007 è stato dichiarato illegale dalla Commissione il 2 giugno del 2013 ⁽⁶¹⁾, in quanto finanziava non solo il «servizio di base», cioè le rotazioni logicamente deficitarie, ma un «servizio complementare» per un costo quasi equivalente, durante i periodi in cui la domanda è la più forte, in particolare l'estate, quando tale servizio «poteva essere assicurato nelle condizioni normali del mercato». La Commissione non ha censurato il «carattere permanente del servizio di base», che sarebbe «giustificato da evidenti considerazioni di efficacia tecnica ed economica, senza la necessità di stabilire una carenza dei servizi di trasporto per tutto l'anno». Invece:

1. osserva che le autorità francese non fornirono le prove di «una carenza di iniziativa privata per il servizio complementare»;
2. asserisce che il servizio d'iniziativa privata eseguito gli anni precedenti era «sufficiente a soddisfare la domanda effettivamente osservata»;
3. sottolinea che da un punto di vista qualitativo, il servizio fornito

⁽⁵⁸⁾ J. HØJ, V. GALASSO, G. NICOLETTI, T.-T. DANG, «Analyse empirique des facteurs d'économie politique influant sur les réformes structurelles dans l'OCDE», *Revue économique de l'OCDE*, n. 42, I/2006, 97-154.

⁽⁵⁹⁾ Trib. Ue, 11 settembre 2013, T-565/08, *Corsica Ferries France SAS c. Commissione europea*.

⁽⁶⁰⁾ C. giust. Ue, 4 settembre 2014, cause riunite C-533/12 P e C536/12 P, *SNCM c. Corsica Ferries France SAS e altri*.

⁽⁶¹⁾ Decisione 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 [notificata con il numero C(2013) 1926] (2013/435/UE).

dalla Corsica Ferries è conforme all'insieme delle obbligazioni di servizio pubblico definite dalla CTC.

In conclusione, la Commissione ha ritenuto che «l'inclusione del servizio complementare nel perimetro della concessione di servizio pubblico non sia né necessaria né proporzionata al soddisfacimento di una domanda di trasporti». Conseguentemente, questo servizio complementare è stato considerato come un aiuto di Stato illegale e non compatibile con il mercato interno, e la SNCM è stata condannata a rimborsare altri 220 milioni di euro alla CTC.

Il governo francese ha contestato questa decisione davanti alla Corte di giustizia, ma sembra improbabile che la decisione sia contraria. Anche in Francia, la Corte amministrativa d'appello di Marsiglia aveva considerato che il servizio complementare costituiva una violazione della famosa decisione *Altmark* ⁽⁶²⁾, e precisamente del criterio secondo cui «la compensazione non ecceda quanto necessario per coprire i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico». Il Consiglio di Stato aveva annullato questa decisione ⁽⁶³⁾, ma la sua argomentazione – piuttosto minimalista – non ha del tutto convinto la Commissione, e nessuno sembra anticipare che la Corte di giustizia la accolga favorevolmente.

Insomma, la SNCM, operatore storico e gran beneficiario del sistema di continuità territoriale, doveva rimborsare 425 milioni d'euro mentre la sua cassa era vuota, e i suoi risultati economici erano pessimi, ciò che ha portato a dichiarare la cessazione dei pagamenti. Tuttavia, questo è solo uno degli aspetti negativi del bilancio generale dello stesso sistema.

6. Frammenti di bilancio.

Non c'è dubbio che il sistema di continuità territoriale tra la Corsica e il continente avesse prodotto effetti molto positivi. Si può pensare che con le dotazioni che erano state dedicate, il contrario sarebbe purtroppo difficile da credere. Tutto l'anno, la Corsica beneficia di numerosi – per non dire numerosissimi – collegamenti aerei e marittimi, con prezzi che sono piuttosto accessibili, e siamo passati da due milioni di passeggeri a più di otto milioni (includendo le crociere). Però si può considerare

⁽⁶²⁾ Decisione del lunedì 7 novembre 2011, n. 08MA01604.

⁽⁶³⁾ Decisione del venerdì 13 luglio 2012, n. 355616.

che, con circa cinque miliardi d'euro erogati, i risultati potrebbero essere più proficui. Dobbiamo caratterizzare qui gli aspetti più negativi:

1. la cessazione dei pagamenti della SNCM, ossia la compagnia la più sostenuta, potrebbe avere conseguenze sociali drammatiche. Circa 2000 dipendenti e decine d'impresе sono in causa. Tra i possibili acquirenti della compagnia, le offerte prevedono rispettivamente l'impiego di 878, 873, 852 e 802 lavoratori, mentre ce ne sono oggi più di 1500 in contratto a tempo indeterminato ⁽⁶⁴⁾. Molto significativo è il fatto che d'apoi il 28 maggio 2015, il Tribunale di commercio avesse parecchie volte rinviato la designazione dell'acquirente della compagnia. Si aspettava una decisione per il 20 novembre 2015.

2. Le tariffe preferenziali, sovvenzionate per il servizio pubblico, non sono sempre le più economiche ⁽⁶⁵⁾. Un sondaggio che riguardava un anno di attività ha evidenziato che un quarto dei passeggeri delle linee aeree CCM tra la Corsica e Parigi aveva beneficiato di tariffe preferenziali inferiori a quelle riservate ai residenti. Ma l'aspetto più negativo è forse che – secondo la Corte dei conti – queste tariffe siano rese possibili da contribuzioni pubbliche attribuite per ragioni diversissime. È molto probabile che l'attuale Consiglio esecutivo della Corsica avesse caratterizzato un problema, considerando che ha appena fatto adottare la creazione d'una nuova tariffa doppiamente preferenziale per i residenti ⁽⁶⁶⁾.

3. Il gran calo dei costi di trasporto non ha permesso un'equiparazione dei prezzi con il continente. Malgrado una diminuzione del differenziale dal 1995, nel 2006 i prodotti alimentari erano quasi il 10% più cari che nel Sud-Est della Francia ⁽⁶⁷⁾. Lo scarto massimo riguardava i prodotti freschi (pesce, frutta, verdura), dove era rispettivamente del 12%, 18% e 20%. L'inchiesta più recente non dimostra un'evoluzione

⁽⁶⁴⁾ "SNCM: les quatre offres présentées dans le détail", *Corse-Matin*, 28 ottobre 2015.

⁽⁶⁵⁾ Cour des comptes, «La continuité territoriale avec la Corse», *op. cit.*, 559-560.

⁽⁶⁶⁾ Assemblée de Corse, riunione del 5 e 6 febbraio 2015, relazione n. 2015/O1/009 del Presidente del Consiglio esecutivo della Corsica, *Révision des obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Paris (Orly), Marseille et Nice, d'une part, et Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'autre part et à l'adoption du principe de la délégation de service public pour l'exploitation de la desserte aérienne de service public de la Corse*, 11-12, <http://www.corse.fr/file/163461/>. Questa nuova tariffa, ridotta rispetto alla tariffa ordinaria dei residenti, sarà ovviamente soggetta a condizioni particolari.

⁽⁶⁷⁾ INSEE, *Résultats de l'enquête Comparaison spatiale des prix: Corse-Continent*, 2006.

sensibile, poiché i prodotti alimentari e le bevande non alcolizzate sono sempre 8,6% più cari che sul continente ⁽⁶⁸⁾.

Quindi occorre interrogarsi sugli impatti dei costi del trasporto sui prezzi nell'isola. Secondo uno studio ordinato dall'OTC ⁽⁶⁹⁾, rispetto al trasporto terrestre, il sovracosto marittimo sarebbe del 171% per chilo di merce senza contabilizzare le sovvenzioni (ossia 0,036 euro), e del 280% contabilizzando le sovvenzioni (ossia 0,59 euro). Eppure, non è permesso sostenere che il differenziale dei prezzi in Corsica sia principalmente condizionato da quel fenomeno. Secondo lo stesso studio, l'impatto globale del sovracosto dei trasporti sul prezzo dei prodotti sarebbe del 1,5 o 2%.

4. Il gravissimo disequilibrio iniziale tra importazioni e esportazioni aveva tutte le *chances* di essere peggiorato ancora dal sistema della continuità territoriale. Di modo generale, il calo dei costi di trasporto ha come primo effetto di rinforzare la dinamica centro/periferia, dato che i rendimenti degli attori economici centrali possono essere ottimizzati, e diventare ancora più competitivi ⁽⁷⁰⁾. Nel caso della Corsica, il sistema di continuità territoriale, riducendo i costi di trasporto, ha offerto grandissime opportunità ai processi d'importazione, invece non poteva essere valido per le esportazioni (al di fuori del turismo), dato che gli esportatori erano e sono sempre rarissimi.

Ovviamente, la continuità territoriale non ha stimolato fortemente le esportazioni dalla Corsica, e sembra avere rafforzato molto la dipendenza dell'isola. In ambito internazionale, le esportazioni regionali dalla Corsica erano di 15 milioni di euro in 2003 ⁽⁷¹⁾, 37 milioni d'euro in 2009 e 48 milioni in 2010 ⁽⁷²⁾. Arriviamo così allo 0,6% del PIB regionale, e la Corsica rappresenta 0,05% della popolazione francese, ma solo lo 0,01% delle esportazioni. Considerare la bilancia commerciale è molto difficile, perché

⁽⁶⁸⁾ INSEE, *Quant'île*, n. 12, luglio 2010.

⁽⁶⁹⁾ Marc Simeoni Consulting, ECOPA, P. SALINI, *Rapport d'étude relatif à l'impact du coût du transport maritime sur la formation des prix en Corse*, 9 janvier 2008, 68-76. Gli autori precisano che il calcolo globale è reso difficile dall'assenza di dati precisi, e che le variazioni sono molto importanti.

⁽⁷⁰⁾ P. R. KRUGMAN, «Increasing Returns and Economic Geography», *The Journal of Political Economy*, vol. 99, n. 3, 1991, 483-499.

⁽⁷¹⁾ C. VELLUTINI, C. RAMPULLA, «Analyse de la performance des exportations régionales européennes et application à la Corse», Working Paper di l'Università di Toulouse, 2005.

⁽⁷²⁾ Secondo le cifre fornite dalle due camere di commercio della Corsica : <http://www.cci.fr/web/territoires/tdbcrci/indicateur?id=990&idr=910>.

non è operata la contabilizzazione degli scambi tra Corsica e Francia continentale ⁽⁷³⁾. Ma di modo molto generale, dal 2004 al 2010, circa 7400 milioni di tonnellate di merci sono arrivate nei porti di Corsica (senza contabilizzare gli idrocarburi), ma solo 1200 milioni sono andati fuori ⁽⁷⁴⁾.

Arrivati a quel punto, bisogna parlare delle responsabilità, e constatare anzitutto che sono molto condivise. Abbiamo evidenziato l'impatto dei numerosi conflitti sociali alla SNCM, e l'incapacità dei dirigenti della compagnia a riformarla per renderla competitiva. Abbiamo anche mostrato l'incapacità dello Stato a definire soluzioni adeguate e rispettose del diritto europeo. Tuttavia ci appare soprattutto indispensabile far risaltare qui le insufficienze della gestione regionale della continuità territoriale ⁽⁷⁵⁾.

In primo luogo, il doppio dispositivo di continuità territoriale – già evocato – ha generato sovracosti importanti. Sono state messe a rischio perfino le finanze dell'OTC, poiché la dotazione statale di continuità non era più sufficiente all'adempimento delle obbligazioni. Le sovvenzioni dell'OTC alle compagnie di trasporto sono cresciute dal 38% dal 2001 al 2009, passando da 147,7 a 204 milioni di euro ⁽⁷⁶⁾, mentre il traffico passeggeri era cresciuto solo dal 23% ⁽⁷⁷⁾. D'altronde, di fronte a questa crescita insostenibile dei costi, dal 2008 lo Stato ha gelato l'evoluzione della dotazione di continuità territoriale, fermata quindi a 187 milioni d'euro. La propria situazione finanziaria dell'OTC è sempre deteriorata, e il suo presidente ha sorprendentemente proposto la soppressione dell'ente ⁽⁷⁸⁾.

In secondo luogo, l'OTC ha clamorosamente avvantaggiato gli assegnatari storici del servizio pubblico. L'amministrazione regionale della Corsica, come lo Stato, non sono mai stati in capacità di esigere una

⁽⁷³⁾ Due colleghi economisti hanno proposto un' approssimazione sulla base delle dichiarazioni delle autorità portuali e della grande distribuzione: nel 2003, il totale delle esportazioni dalla Corsica (fuori dal turismo) sarebbe stato di 590 milioni d'euro, da confrontare ai quasi tre miliardi d'importazioni. M.-A. MAUPERTUIS, C. VELLUTINI, «Une matrice de comptabilité sociale pour la Corse», *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n. 2009/5, 877-904.

⁽⁷⁴⁾ Dati: <http://www.ortc.info/>.

⁽⁷⁵⁾ Questo aspetto è stato privilegiato in una pubblicazione precedente: X. PERALDI, «Les enseignements de l'expérience corse en matière de continuité territoriale: des exigences fortes en termes de régulation et de gouvernance», *Recherche Transports Sécurité*, 2012, vol. 28, n°3-4, 303-314.

⁽⁷⁶⁾ Cour des comptes, «La continuité territoriale avec la Corse», *op. cit.*, 555.

⁽⁷⁷⁾ Dati: <http://www.ortc.info/>

⁽⁷⁸⁾ Intervista di Paul-Marie Bartoli, *Corse-Matin*, 19 ottobre 2014.

maggior produttività, mentre la *Corsica ferries* dimostrava che si poteva navigare anche l'inverno senza sovvenzioni.

1. Come già detto, sono state sovvenzionate perfino le rotte le più redditizie.

2. Le condizioni della concorrenza leale non sono state osservate di modo corretto. Prendiamo tre esempi: a) Nel trasporto aereo, la commissione d'appalto dell'OTC ha rifiutato l'offerta più economica di Air Littoral, giudicando le valutazioni di questa compagnia non corrette, e ha proceduto a una presentazione delle offerte che vantaggiava la CCM. Poi l'Assemblea della Corsica ha annullato la gara d'appalto sulla base rischi di conflitti sociali e di disordini pubblici ⁽⁷⁹⁾. b) Nel trasporto marittimo, l'assegnazione di servizio pubblico 2007-2013 è stata annullata dal Consiglio di Stato, poiché l'OTC non si era conformato «alle obbligazioni di pubblicità e di messa in concorrenza che deve rispettare l'autorità delegante» ⁽⁸⁰⁾. c) Sempre nel trasporto marittimo, l'assegnazione di servizio pubblico 2013-2023 è stata annullata dal Tribunale amministrativo di Bastia, poiché l'OTC aveva doppiamente attentato al principio di uguaglianza tra i candidati a scapito della *Corsica Ferries*, e omesso di notificare alla Commissione europea delle informazioni indispensabili al controllo degli aiuti di Stato ⁽⁸¹⁾.

3. Le domande di servizio pubblico sono state sovradimensionate ⁽⁸²⁾, ciò che assicurava facilità o rendite addizionali alle compagnie assegnatarie. Lo palesano bene i bassi livelli di riempimento d'inverno, già evocati per il settore marittimo. In questo senso, si deve notare che nonostante la crescita globale del traffico passeggeri, sulla proposta del Consiglio esecutivo, l'Assemblea della Corsica ha ridotto quasi del 30% l'offerta di servizio pubblico per i voli tra la Corsica e Marsiglia o Nizza ⁽⁸³⁾.

4. la valutazione del dispositivo di continuità territoriale è stata molto deficiente. Secondo la Camera regionale dei conti, l'OTC esigeva un «servizio soddisfacente» senza definirlo, e non aveva mai provato mi-

⁽⁷⁹⁾ Su questa vicenda : *Rapport d'observations définitives relatif à la gestion de l'Office des transports de la Corse*, op. cit., maggio 2002, 55-56.

⁽⁸⁰⁾ Decisione del 15 dicembre 2006, n° 298618.

⁽⁸¹⁾ Decisione del 7 aprile 2015, n. 1300938.

⁽⁸²⁾ *Rapport d'observations définitives de la Chambre des comptes. Office des transports de la Corse (OTC). Exercices 2001 à 2009*, 103-108.

⁽⁸³⁾ Deliberazione n. 15/005 del 5 febbraio 2015. Per i voli tra la Corsica e Parigi, la riduzione è solo del 7,8%.

surare la soddisfazione dei clienti ⁽⁸⁴⁾. Controllava poco o non controllava i conti delle compagnie delegatarie del servizio pubblico, e neanche conosceva il numero dei passeggeri aiutati ⁽⁸⁵⁾. Spesso l'OTC è apparso perfino in situazione d'inferiorità rispetto alle società delegatarie. Per esempio, è stato sottolineato che un concessionario – la SNCM – gli aveva imposto unilateralmente nuove obbligazioni contrattuali ⁽⁸⁶⁾.

5. Le società delegatarie del servizio pubblico – in particolare la SNCM e la CCM – hanno potuto approfittare della loro situazione monopolistica o quasi-monopolistica, per attuare di modo molto dispendioso. Per esempio, secondo la Camera regionale dei conti, le differenze osservate tra i risultati previsionali e i risultati reali delle compagnie aeree significavano una sopravvalutazione delle dotazioni che li erano dedicate ⁽⁸⁷⁾. Questo autorizzava delle pratiche lontanissime dalla ricerca di competitività che dovrebbe guidare un'azienda che opera in un quadro di libera concorrenza. Anche la Commissione parlamentare sull'utilizzazione dei fondi pubblici in Corsica aveva rivelato la sovrabbondanza degli stipendiati della CCM rispetto alle rotazioni effettuate ⁽⁸⁸⁾.

Effettivi della CCM e delle compagnie paragonabili

	Aerei	Rotte	Dipendenti
CCM	8	11	398
Brit'Air	21	20	500
Régional Airlines	28	48	426
Air Littoral	38	31	1038

⁽⁸⁴⁾ *Rapport d'observations définitives relatif à la gestion de l'Office des transports de la Corse*, maggio 2002, 48.

⁽⁸⁵⁾ *Rapport d'observations définitives de la Chambre des comptes. Office des transports de la Corse (OTC). Exercices 2001 à 2009*, 10-12.

⁽⁸⁶⁾ *Rapport d'observations définitives relatif à la gestion de l'Office des transports de la Corse*, maggio 2002, 21-22. Notiamo che la Commissione europea ha fatto la stessa constatazione.

⁽⁸⁷⁾ *Ibid.*, 49-52.

⁽⁸⁸⁾ Assemblée nationale, XIe législature, n. 1077, *Rapport fait au nom de la Commission d'enquête sur l'utilisation des fonds publics et la gestion des services publics en Corse*, da Jean Glavany (presidente) e Christian Paul (relatore), registrato alla presidenza il 3 settembre 1998, 133-134.

A quel punto, si può dire che la tradizione francese del servizio pubblico si è probabilmente mescolata con la tradizione politica corsa. In una regione dove le relazioni clientelistiche hanno tradizionalmente un impatto politico decisivo ⁽⁸⁹⁾, è facile pensare che la CCM è stata – almeno inizialmente – utilizzata come un nuovo strumento di distribuzione di fondi pubblici. Per appoggiare questa ipotesi, possiamo rilevare gli stipendi vantaggiosi, l'elevato livello d'assenteismo, un tempo di lavoro sensibilmente inferiore alle pratiche ordinarie e perfino all'accordo aziendale, ecc. ⁽⁹⁰⁾. In modo piuttosto clamoroso, la compagnia aerea regionale è stata creata nel 1989 dal consigliere regionale che presiedeva l'OTC ⁽⁹¹⁾, e si è visto durante più di sedici mesi – dal 10 ottobre 2002 al 19 febbraio 2004 – una sola persona essere nello stesso tempo presidente-direttore generale della CCM e membro del consiglio d'amministrazione dell'OTC ⁽⁹²⁾.

Conclusioni.

In linea teorica, l'interesse pubblico ricercato attraverso la continuità territoriale doveva principalmente consistere nel favorire le mobilità delle persone e delle merci, nello scopo di stimolare lo sviluppo economico e sociale della Corsica. Questi obiettivi sono stati complessivamente soddisfatti, nondimeno bisognerebbe valutare gli effetti del sistema sull'apparato produttivo della Corsica. Tuttavia, speriamo soprattutto di aver mostrato bene quanto siano stati interessi particolaristici ad avere orientato le concezioni e attuazioni di questo sistema di continuità territoriale.

Prima dobbiamo riassumere i principali interessi iniziali dello Stato

⁽⁸⁹⁾ J.-L. BRIQUET, *La tradition en mouvement. Clientélisme et politique en Corse*, Parigi, 1997.

⁽⁹⁰⁾ Chambre régionale des comptes de Corse, *Lettre d'observations définitives relative à la gestion de la société d'économie mixte Compagnie Corse Méditerranée CCM*, maggio 2001, 21-32. Si deve precisare comunque che il modo di compensazione dei deficit non è stato sensibilmente meno generoso con la compagnia privata continentale TAT (*Rapport d'observations définitives relatif à la gestion de l'Office des transports de la Corse*, maggio 2002, 51-52).

⁽⁹¹⁾ *Rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes de Corse. Société d'économie mixte CCM (Compagnie Corse Méditerranée). Exercices 2001 à 2008*, 25.

⁽⁹²⁾ *Rapport d'observations définitives de la Chambre des comptes. Office des transports de la Corse (OTC). Exercices 2001 à 2009*, 115.

francese, il quale giudicava molto conveniente per esso stesso di:

1. sostenere un settore – la marina mercantile – che controllava da vicino, e che subiva un chiaro declino per causa di scarsa competitività;
2. conservare una posizione egemonica sui traghetti tra il continente e la Corsica;
3. limitare al massimo i rischi di conflitti sociali;
4. cercare di delegittimare la contestazione nazionalista esaudendo una vecchia e potente rivendicazione dei Corsi, e facilitando lo sviluppo economico della regione.

Però questo non basta a spiegare perché non soltanto le autorità politiche hanno rifiutato per anni di modificare le basi di un sistema costosissimo e minacciato dalla consacrazione della libera concorrenza, ma perfino lo hanno ampliato. D'altronde, non si tratta d'un caso isolato per lo Stato francese. Qualche anno prima, nel 1995, aveva investito 2,8 miliardi di franchi nella Compagnie Générale Maritime per poterla vendere 20 milioni ⁽⁹³⁾. Ad ogni modo, questa lunga incapacità a riformare sostanzialmente il sistema di continuità territoriale è stata fondamentalmente condizionata da altri interessi che abbiamo anch'essi palesati:

1. gli interessi corporativi, simboleggiati da una difesa implacabile ma controproducente dei posti di lavoro ordinari, ma che spettano anche agli interessi propri delle organizzazioni se noi consideriamo che la SNCM contava 19 delegati sindacali ⁽⁹⁴⁾;
2. gli interessi delle compagnie affidatarie, che hanno approfittato – *de jure* o *de facto* – di situazioni monopolistiche o quasi-monopolistiche molto vantaggiose, e che hanno – perlomeno la SNCM – privilegiato la difesa di questi vantaggi rispetto alle riforme strutturali;
3. gli interessi politici locali, che hanno potuto concepire lo sviluppo dei trasporti pubblici come un nuovo modo di erogare benefici per ampliare i loro consensi elettorali. In questa materia, la compagnia aerea fondata dagli stessi eletti regionali è logicamente la più sospetta. Ovviamente, più il finanziamento delle compagnie assegnatarie del servizio pubblico è elevato, più i beni da distribuire sono numerosi. Di conseguenza, voler ridurre i costi globali del sistema di continuità sarebbe insensato.

⁽⁹³⁾ *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur les conditions de la privatisation de la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)*, 36.

⁽⁹⁴⁾ «SNCM: les chiffres du naufrage», *Le Parisien*, 27 maggio 2014.

La risposta del presidente dell'OTC alle critiche della Camera regionale dei conti nel 2002 fu di una sincerità abbastanza sconcertante: «la camera è una giurisdizione finanziaria e la sua decisione può solo essere guidata dall'attuazione del diritto. L'ente pubblico che presidio è perfettamente consapevole delle regole giuridiche che le sono imposte, ma agisce in un contesto fatto di vincoli e pressioni diversi che vanno dai poteri pubblici agli utenti, passando per le organizzazioni sindacali degli operatori di trasporto e d'altri. Tutti esprimono degli interessi legittimi però spesso contraddittori tra cui è frequentemente difficile arbitrare.»⁽⁹⁵⁾

Di modo più generale, è facile dire che i fondi investiti nella continuità territoriale non sono stati utilizzati di modo ottimale. Una parte sostanziale di questi fondi sarebbe stata probabilmente più vantaggiosa se fosse stata investita in altri campi tali le infrastrutture terrestri⁽⁹⁶⁾. Senza altro gli impatti della liberalizzazione dei trasporti hanno rivelato l'insostenibilità del sistema. Le decisioni sono arrivate probabilmente troppo tardi per evitare gravi danni sociali, ma sarebbe disonesto negare le evoluzioni recenti per limitare i costi e migliorare l'uso della dotazione, sia dalla parte dello Stato, sia da quella della CTC.

Comunque, oltre la difficile vicenda della SNCM, sembra che, riguardo alle assegnazioni di servizio pubblico, le autorità politiche siano incline a proseguire sulla via dei monopoli di fatto. In quel modo, il presidente della Collettività di Corsica ha chiesto che la delegazione di servizio pubblico della SNCM fosse automaticamente trasferita al cessionario, e ha proposto la creazione di una società d'economia mista il cui capitale sarebbe maggiormente regionale, per acquistare nuove navi che sarebbero affittate allo stesso cessionario⁽⁹⁷⁾. Perciò, è probabile che la scelta

⁽⁹⁵⁾ Lettera di François Piazza-Alessandrini, presidente dell'OTC, a André Valat, presidente della Camera regionale dei conti della Corsica, Ajaccio, 21 juin 2002, allegata al *Rapport d'observations définitives relatif à la gestion de l'Office des transports de la Corse*, maggio 2002.

⁽⁹⁶⁾ Per esempio, la Corsica non dispone di alcuna superstrada, e le comunicazioni stradali sono difficili in caso di neve e durante l'alta stagione turistica.

⁽⁹⁷⁾ Intervista di Paul Giacobbi, *Corse-Matin*, 2 novembre 2014. Invece, il presidente Giacobbi ha chiesto nello stesso tempo che l'Unione europea riconosca la discontinuità tra la SNCM e il suo cessionario, affinché le sanzioni siano annullate. D'altronde, le ultime delegazioni di servizio pubblico adottate dall'Assemblea della Corsica prevedono di non utilizzare l'integralità della dotazione di continuità territoriale. Si è chiesto allo Stato di poter investire il resto nel trasporto terrestre.

preferita sia d'eliminare gli abusi più evidenti, senza rimettere fondamentalmente in causa le basi del dispositivo. In un contesto di sensibile contrazione dei fondi pubblici, si può temere che questa non sia la soluzione ideale.

ANDRÉ FAZI
Maître de conférences in scienza politica
nell'Università della Corsica –
UMR 6240 LISA

XAVIER PERALDI (†)
Maître de conférences HDR in scienza economica
nell'Università della Corsica –
UMR 6240 LISA

Compilato il 1 dicembre 2015, ore 19:02
con il sistema tipografico L^AT_EX 2_ε

Finito di stampare nel mese di dicembre del 2015
dalla tipografia «System Graphic S.r.l.»
00134 Roma – via di Torre Sant'Anastasia, 61
per conto della «Aracne editrice int.le S.r.l.» di Ariccia (RM)