II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE
del 20 ottobre 2004
relativa all'aiuto di stato parzialmente erogato dalla Francia all'impresa SERNAM

[notificata con il numero C(2004) 3953]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2006/367/EC)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 2, primo comma,

visti gli Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà [1],

visto il regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE [2],

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni come previsto dai suddetti articoli [3] e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. **PROCEDIMENTO**

(1) Con lettera del 23 maggio 2001 (D/288742) la Commissione ha informato la Francia di aver deciso di autorizzare gli aiuti alla ristrutturazione dell'impresa Sernam (nel seguito: «la decisione Sernam 1» o «la decisione del 23 maggio 2001»).

(2) Con lettera del 17 giugno 2002 (protocollata lo stesso giorno col n. A/60693) le autorità francesi hanno presentato la prima relazione annuale sulla ristrutturazione di Sernam e un nuovo protocollo d'accordo tra la SNCF e Geodis, segnalando che gli aiuti autorizzati il 23 maggio 2001 erano stati erogati in condizioni diverse da quelle sulla base delle quali la Commissione aveva preso la decisione del 23 maggio 2001. Con lettera del 30 ottobre 2002 (protocollata il 31 ottobre 2002 col n. A/69194) la Francia ha trasmesso informazioni complementari. Il 27 novembre 2002 la Commissione ha inviato una lettera alla Francia alla quale questa ha risposto il 30 gennaio 2003 (lettera protocollata il 31 gennaio 2003 col n. A/12246). Riunioni tra le autorità francesi ed i servizi della Commissione si sono svolte il 29 agosto 2002, il 25 febbraio 2003 ed il 22 marzo 2004. Informazioni complementari sono state fornite dalle autorità francesi, in particolare nel corso della riunione del 22 marzo 2004 e con lettera del 14 aprile 2004.

(3) La Commissione ha commissionato uno studio di mercato a un esperto indipendente la cui relazione è stata presentata all'inizio di giugno 2004.

[1] GU C 288 del 9.10.1999, pag. 2.
[2] GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 794/2004 (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1).
[3] GU L 182 dell'1.8.2003, pag. 2.

(4) Con lettera dell'8 luglio 2002 (protocollata il 15 luglio 2002 col n. A/69243) la Commissione ha ricevuto un esposto-denuncia, firmato da una pluralità di soggetti, in merito al caso Sernam. Riunioni tra gli autori dell'esposto ed i servizi della Commissione si sono svolte il 3 settembre 2002 ed il 29 gennaio 2003. Con lettera del 13 dicembre 2002 (protocollata il 17 dicembre 2002 col n. A/72603) gli esponenti hanno invitato una prima volta la Commissione ad agire, riservandosi di promuovere un ricorso per carenza dinanzi alla Corte di giustizia, invito che hanno ribadito con lettera del 24 aprile 2003 ([1]), e le hanno trasmesso numerose lettere, tra l'altro il 4 febbraio 2003 ([2]), due il 28 febbraio 2003, di cui una inviata il 4 marzo 2003 ([3]), una il 10 marzo 2003 ([4]) ed una il 15 settembre 2003 ([5]). Gli esponenti hanno nuovamente ingiunto alla Commissione di agire, minacciando un ricorso per carenza con lettere del 13 e del 18 febbraio 2004 ([6]), ed hanno inviato altre lettere il 19 maggio ([7]), il 10 giugno e il 9 settembre. La Commissione ha risposto, tra l'altro, con lettere del 7 febbraio 2003 (risposta alla prima intimazione), del 25 febbraio, del 17, 20 e 21 marzo e dell'8 maggio 2003 (risposta alla reiterazione della prima intimazione) e del 19 marzo 2004 (risposta alla seconda intimazione).

(5) Con lettera del 30 aprile 2003, la Commissione ha informato la Francia della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in merito all'aiuto in oggetto (Aiuto C 32/03).

(6) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea ([8]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sull'aiuto di cui trattasi.

(7) La Commissione ha ricevuto osservazioni da parte degli interessati e le ha trasmesse alla Francia con lettera del 26 settembre 2003, invitandola a presentare le proprie osservazioni, le quali sono pervenute con lettera del 26 novembre 2003.

2. **DESCRIZIONE DELL'AIUTO**

Nel seguito si fornisce una descrizione sintetica dell'aiuto. Per più ampi dettagli si rinvia alla decisione del 23 maggio 2001 ed alla decisione del 30 aprile 2003 che apre il procedimento.

2.1 **Sernam: la struttura**

(8) Come indicato nella decisione del 23 maggio 2001, Sernam è stato creato nel 1970 come servizio interno della SNCF incaricato di espletare tutte le attività di trasporto pacchi. Nel 1993 una riorganizzazione ha portato alla creazione di «Sernam Domaine» e della filiale «Sernam Transport SA». «Sernam Domaine» è rimasto un servizio interno della SNCF mentre «Sernam Transport SA» è diventata filiale al 100 % della SNCF, e ad essa facevano capo a sua volta ventiquattro filiali ([9]) attraverso le quali esercitava l'attività di trasporto su strada.

(9) L'insieme costituito nel 1993 da Sernam Transport SA e dalle sue filiali (qui di seguito denominato il «gruppo Sernam Transport») è sempre stato più o meno in equilibrio finanziario. Al contrario, i risultati del servizio interno Sernam Domaine sono andati peggiorando fin dal 1992, ma un piano di risanamento venne predisposto solo nel 1996, in parte a causa delle forti tensioni sociali in seno alla SNCF. Tuttavia, di fronte a risultati economici sempre più deludenti, la SNCF ha cominciato a riflettere su come fare uscire Sernam Domaine da questa situazione.

(10) Il 1° febbraio 2000 Sernam Domaine fu trasformata in filiale interamente controllata dalla SNCF e la stessa SNCF creò una nuova società in accomandita semplice (qui di seguito denominata «SCS Sernam»), con propria personalità giuridica. La stessa società ha assorbito le immobilizzazioni dell'ex Sernam Domaine e i titoli di partecipazione di Sernam Transport SA. Conseguentemente, Sernam Transport SA, filiale della SNCF, è passata al 100 % sotto il controllo della SCS Sernam pur restando distinta sotto il profilo giuridico e holding delle proprie ventiquattro filiali.

(11) La ristrutturazione oggetto della presente decisione riguarda la SCS Sernam – anche dopo la sua trasformazione in Société anonyme (Società per azioni) – in seguito al protocollo d'accordo firmato tra la SNCF e Geodis il 21 dicembre 2001 e dopo che il 15 % della SCS Sernam venduto rispettivamente a Geodis e a Cogip, era stato rilevato dalla SNCF).

2.2 **Sernam: le attività**

(12) Dalla sua creazione nel 1970 Sernam effettua principalmente attività di trasporto di colli (trasporto al dettaglio) sul mercato del *groupage* (collettame) il quale comprende in sostanza i servizi di messaggeria tradizionale (consegna di norma tra le ventiquattro e le quarantotto ore) e di messaggeria espressa (consegne normalmente effettuate in meno di ventiquattro ore), come pure, ma in una misura inferiore, sul mercato del noleggio (trasporto di merci da punto a punto a mezzo di camion interi) e della logistica (deposito, magazzinaggio, preparazione degli ordini, consolidamento).

([1]) Protocollata il 25 aprile 2003 col n. A/18967.
([2]) Protocollata il 7 febbraio 2003 col n. GAB. LdP 490.
([3]) Protocollata il 5 marzo 2003 col n. A/14685.
([4]) Protocollata l'11 marzo 2003 col n. GAB Loyola de Palacio 899.
([5]) Protocollata il 17 settembre 2003 col n. A/29815.
([6]) Protocollate alla DG TREN il 26 febbraio 2004 col n. A/14167.
([7]) Protocollata il 24 maggio 2004 col n. A/21123.
([8]) GU C 182 dell'1.8.2003, pag. 2. Il termine per la presentazione delle osservazioni delle parti interessate scadeva il 1° settembre 2003. A richiesta dei soli interessati che avevano presentato osservazioni la Commissione ha concesso una proroga fino al 15 settembre 2003.

([9]) Al 31 dicembre 2000, esistevano 24 filiali di piccole dimensioni.

(13) Come indica la decisione Sernam 1, «il collettame può essere generalmente definito come un'attività che consiste nel prendere in consegna la merce presso il cliente mittente, concentrare le merci in un'agenzia speditrice, trasportarle fino all'agenzia destinataria ed infine consegnarle ai clienti destinatari. Le operazioni di groupage sono necessarie per ottimizzare l'utilizzo dei mezzi di trasporto; l'impresa di groupage provvede al trasporto di colli raggruppati provenienti da diversi mittenti ed indirizzati a molti destinatari diversi. Pur apparentandosi al mercato del trasporto di merci, il groupage costituisce un mercato a sé, caratterizzato sia dalla dimensione delle unità trasportate (dal pacchetto fino ai lotti di molte tonnellate) sia dal fatto che si garantisce il trasporto di colli provenienti da vari mittenti e indirizzati a una pluralità di destinatari» [traduzione dall'originale francese]. Per tutte le sue attività Sernam si serve principalmente dell'autotrasporto effettuato a mezzo di camion. L'inoltro dei pacchi per ferrovia tradizionale è stato abbandonato con l'introduzione del nuovo piano di trasporto adottato con il menzionato piano di ristrutturazione. Da allora, Sernam si è orientata ad una nuova concezione di inoltro

(14) ferroviario chiamato «Train bloc express» (treno completo espresso o TBE) che interviene nella parte centrale del trasporto dei flussi di messaggeria tradizionale ed espressa su percorrenza superiore a 400 km, compresi il trasporto dei bagagli dei clienti della SNCF ed il trasporto della stampa tra la regione parigina ed il sud della Francia.

(15) Nel 2000, il 58 % circa del fatturato totale (di 552 milioni di euro) proveniva dal servizio *groupage* in Francia (principalmente messaggeria tradizionale ed espressa, consegne di notte), circa il 18 % proveniva dal noleggio, il 10,7 % dalla logistica, il 6,3 % dal trasporto di stampa e bagagli per conto della SNCF, il 4 % da attività diverse come il trasporto di forniture [della SNCF] e il 3 % dalle attività internazionali.

(16) Le autorità francesi segnalano anche che il traffico Sernam direttamente effettuato a mezzo del TBE rappresenta già oggi un fatturato di […]* milioni di euro (su un totale di […] milioni di euro per attività «groupage»). Nel 2003 il fatturato di Sernam era di 414 milioni di euro e dovrebbe toccare i 443 milioni di euro nel 2006.

(17) Nel 2003 l'attività di trasporto su strada di Sernam generava […] milioni di euro di fatturato riconducibili per […] milioni di euro direttamente a Sernam e per […] milioni di euro a una filiale di Sernam Transport Route (STR). Sernam Groupe utilizza […] trattrici (44t), […] semirimorchi (24t), […] rimorchi (da 3,5t a 12t) e […] veicoli leggeri (meno di 3,5t). In termini di camion e di autisti, Sernam, come gruppo, dispone di […] camion e di […] autisti dipendenti. Di questo totale […] camion e […] autisti provengono da STR. […].

2.3 **Sernam: la capacità di mercato (studio dell'esperto)**

(18) La Commissione ha incaricato un esperto indipendente («l'esperto») di effettuare uno studio allo scopo di determinare la capacità dei settori dei mercati nei quali opera Sernam e la posizione della società in questi mercati ([1]).

(19) Dallo studio risulta che Sernam è il più importante distributore di messaggeria espressa in Francia, benché, secondo l'esperto, questa stima dipenda da come viene definito il servizio di cui trattasi. Sernam opera soprattutto sul mercato nazionale francese; nel 2000 deteneva il 7 % del mercato del collettame e delle spedizioni di pacchi (normalizzati), Geodis ne deteneva il 12 % e La Poste il 25 %. In termini di quote di mercato nel mercato francese del collettame, La Poste detiene il 28,1 %, Geodis il 15,3 %, Deutsche Post l'8,7 %, TNT il 7,9 %, Mory il 6,4 %, Sernam il 5,2 % seguito da tredici altre imprese significative, che detengono tra il 4 e lo 0,8 % del mercato.

(20) Riguardo al numero dei siti operativi in Francia (collettame, colli normalizzati e posta espressa) l'esperto ricorda Geodis/Calberson con 204 siti, TNT con 120 siti, La Poste TAT e Geopost DPD con 85 siti, Sernam con 57 siti, il gruppo Joyeau (che attualmente fa parte di Schenker) con 53 siti e DPWN con 20 siti.

(21) Secondo l'esperto, Sernam opera soprattutto:

— nel segmento del collettame/messaggeria espressa in Francia (smistamento, raggruppamento e trasporto su strada e ferrovia di pacchi o di spedizioni di molte tonnellate normalmente entro ventiquattro ore),

— nel segmento del collettame/messaggeria tradizionale in Francia (smistamento, raggruppamento e trasporto su strada e ferrovia di pacchi o di spedizioni di molte tonnellate normalmente tra le ventiquattro e le quarantotto ore),

— in misura inferiore, nei segmenti del noleggio, della logistica e della preparazione degli ordini e del consolidamento, nonché della messaggeria internazionale.

([1]) *Jacobs Consultancy*: Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, Framework contract No.TREN/CC/04-2002, Order No. 2004/001/14 – S07.30053, May 2004.

* I campi che figurano tra parentesi e sono contrassegnati da un asterisco si riferiscono a segreti d'impresa o ad informazioni riservate che sono stati soppressi.

(22) Il collettame/la messaggeria espressa. Secondo l'esperto, il mercato delle consegne di colli espressi (normalmente in meno di ventiquattro ore) ha visto una forte crescita in Europa negli ultimi vent'anni e in particolare in Francia, ma l'entrata delle imprese di trasporto in questo segmento ha fatto calare significativamente i prezzi. In Francia si deve tuttavia distinguere tra spedizioni espresse internazionali, che sono letteralmente esplose negli ultimi quindici anni e l'espresso nazionale, la cui crescita è stata molto più lenta. Una certa espansione è tuttavia attesa in futuro per l'espresso nazionale, in particolare per effetto della generale ripresa economica. L'esperto segnala che la crescita del mercato nazionale delle spedizioni espresse dipenderà principalmente dallo sviluppo del commercio elettronico. L'esperto ricorda inoltre che il 74 % delle principali imprese si servono già regolarmente di operatori di messaggeria espressa.

(23) Il collettame/la messaggeria tradizionale. Il collettame e la messaggeria tradizionale consistono nell'inoltro, di norma su strada ma anche per ferrovia e, normalmente, tramite operazioni di raccolta e smistamento intermedie, di spedizioni di meno di tre tonnellate tra due destinazioni ed entro un arco di tempo compreso tra le ventiquattro a le quarantotto ore.

(24) Per i segmenti di questo mercato in Francia, l'esperto segnala che:

— il settore del collettame è in ristagno, benché sia attesa una certa crescita di mercato;

— il segmento del trasporto tradizionale di colli normalizzati («*parcels*») continuerà a registrare un calo come avviene per il volume delle spedizioni per posta, che stanno calando in modo generale perché sostituite dalla posta elettronica.

(25) L'esperto conclude a tale riguardo che il mercato del collettame/della messaggeria tradizionale è sostanzialmente in ristagno, benché sia attesa una certa crescita di mercato, e che il trasporto di colli normalizzati è in declino a causa dell'avvento dell'elettronica.

(26) Come indicato in precedenza, il collettame costituisce un mercato a sé pur apparentandosi al trasporto di merci. Infatti, le operazioni a collettame sono caratterizzate tanto dalla raccolta e selezione della merce e dalla loro dimensione (dal pacchetto fino ai lotti di molte tonnellate), nonché dal fatto che gli operatori garantiscono il trasporto di questi colli provenienti da diversi mittenti e inviati a molti destinatari. I due aspetti del collettame sono dunque, da un lato, la raccolta/smistamento e, dall'altro, il trasporto di merci di una certa dimensione. Benché la selezione permetta di ottimizzare l'utilizzo dei mezzi di trasporto, l'obiettivo principale di tutta l'operazione resta il trasporto efficiente della merce.

(27) Da quando ha abbandonato i suoi mezzi di trasporto ferroviario tradizionali, Sernam provvede al trasporto di collettame principalmente su strada, mediante camion, pur avendo sviluppato il TBE (treno completo espresso) le cui caratteristiche innovative saranno esplicitate più sotto, quanto verranno esaminate le osservazioni della Francia. È dunque utile esaminare la capacità dei mercati del trasporto su strada e del trasporto ferroviario.

(28) Il trasporto su strada in Europa. L'esperto ricorda che, in tutta Europa, il trasporto su strada - che è un fattore determinante per la prestazione di servizi di collettame/messaggeria/trasporto di colli normalizzati - è un settore con deboli barriere all'entrata e che di conseguenza soffre di una sovracapacità strutturale permanente ([1]), come confermato dall'andamento degli ultimi cinque-sette anni, durante i quali i prezzi sono scesi.

(29) L'esperto segnala che, in ogni caso, il mercato francese di cui trattasi è generalmente caratterizzato da un'aspra concorrenza, con una forte tendenza alla concentrazione delle imprese.

(30) Il trasporto ferroviario: L'esperto ha identificato tre comparti:

— L'esperto non prevede una crescita del settore del collettame e della messaggeria per ferrovia tradizionale. La concorrenza è forte e c'è una certa tendenza alla concentrazione delle imprese. Inoltre, poiché la SNFC sta riducendo il numero di stazioni servite, le possibilità di Sernam di utilizzare il treno per l'inoltro dei colli si riducono di conseguenza.

— Queste considerazioni sono valide sia per l'inoltro a mezzo treni convenzionali sia per l'inoltro a mezzo treno ad alta velocità (TGV) in Francia.

— Secondo l'esperto, il TBE messo a punto da Sernam ha indubbie potenzialità di sviluppo, tuttavia non molto significative rispetto a tutto il mercato di messaggeria ferroviaria in Francia, vista la piccola quota di mercato che detiene. Il servizio di messaggeria ferroviaria espressa, effettuato a mezzo TBE ha tuttavia l'inconveniente di richiedere un minimo di due fermate per il carico e lo scarico ([2]).

([1]) Peraltro, sembrerebbe che il recente ampliamento dell'UE abbia migliorato la situazione. Tuttavia, il fatto che un gran numero di imprese di trasporto ha subappaltato l'autotrasporto di merci a vettori meno cari provenienti dai nuovi Stati membri dovrebbe accentuare la pressione concorrenziale sui prezzi nel mercato dell'autotrasporto.

([2]) Una prima fermata per trasferire la merce dal camion al TBE alla partenza, e una seconda, all'arrivo, per trasferire le merci sull'automezzo.

(31) L'esperto della Commissione ha in particolare fatto riferimento ad uno studio di «Mercer management Consulting» dal titolo «Mercer on Travel and Transport, Volume X, Number 1, Fall 2003/Winter 2004», nel quale si afferma che la situazione concorrenziale del trasporto ferroviario è depressa ma non disperata. La rotaia offre diversi vantaggi che conviene sfruttare, ma ciò presuppone – almeno in parte – un nuovo modo di concepire il trasporto ferroviario di merci.

(32) Secondo questi esperti, le reti ferroviarie, con il loro costo elevato, potrebbero essere utilizzate al meglio con l'ausilio di prodotti e di prezzi differenziati e con un accurato *yield management*. Sarebbe tuttavia necessario modificare la filosofia stessa della vendita sostituendo ai prezzi fissati in base al potere negoziale di ciascuna delle parti prezzi fissati in funzione del valore del trasporto (*value based pricing*).

(33) Per arrivare a questo risultato Mercer ritiene che un'impresa di trasporti ferroviari debba standardizzare i suoi prodotti (i suoi servizi di trasporto) fissando i prezzi in funzione del valore del prodotto/servizio offerto in modo che il cliente possa facilmente comprenderli. Secondo Mercer, si tratterebbe:

a) di creare moduli di prodotti (ad esempio in funzione del tempo, del prezzo o dell'affidabilità del prodotto di trasporto offerto),

b) di definire in seguito i prodotti base da offrire (ad esempio, un trasporto espresso, un trasporto in tempi standard e un trasporto «economico»),

c) di scegliere soluzioni di trasporto standardizzate per questi vari tipi di prodotti.

(34) In base al parere di questi esperti, si può concludere che la messaggeria tradizionale su treni normali è affetta da sovracapacità e non ha futuro, che la messaggeria via TGV classico è limitata e che la messaggeria via TBE presenta un certo potenziale di crescita nel mercato nazionale francese, ma che questo segmento attualmente non è molto sviluppato.

2.4 **La SNCF - richiamo**

(35) Creata nel 1938 con lo statuto di società per azioni, la SNFC è diventata un ente pubblico industriale commerciale (EPIC) ([1]) dal 1° gennaio 1983. Dopo la novella del 13 febbraio 1997 recante istituzione dell'ente pubblico «Réseau ferré de France» (nel seguito «RFF»), la SNFC (EPIC) ha lo scopo di ([2]):

— effettuare, nell'osservanza dei principi che disciplinano il servizio pubblico, i servizi di trasporto ferroviario sulla rete ferroviaria nazionale e

— provvedere, secondo gli stessi principi, alla gestione dell'infrastruttura in base ad un mandato di RFF sotto forma di convenzione.

(36) La SNCF ha un consiglio d'amministrazione di 18 membri di cui i) sette rappresentanti dello Stato, ii) cinque membri scelti in base alla loro competenze, di cui almeno un rappresentante dei consumatori, nominati per decreto e iii) sei membri di cui un rappresentante dei dirigenti, eletti dai dipendenti delle imprese e delle sue filiali. Il presidente del consiglio d'amministrazione è nominato, su proposta di quest'ultimo, con decreto del Consiglio dei ministri ([2]).

(37) Inoltre, in relazione allo sviluppo del trasporto di collettame e della messaggeria espressa per ferrovia (a mezzo TBE), le autorità francesi segnalano che «Sernam non ha monopolio sul TBE, nella misura in cui qualsiasi operatore può rivolgersi a Fret SNFC chiedendo un servizio equivalente. Fino ad oggi, tuttavia, nessun concorrente di Sernam ha formulato domande esplicite a Fret SNFC. Quest'ultima conferma inoltre di essere pronta a fornire alle stesse condizioni un servizio equivalente a qualsiasi operatore che ne faccia richiesta. Da parte sua, Sernam ha risposto favorevolmente a domande di collaborazione tecnica sul progetto TBE provenienti da un operatore che desiderava misurarne la pertinenza e l'efficienza».

2.5 **La decisione della Commissione del 23 maggio 2001 Sernam 1 - richiamo**

(38) Con lettera del 23 maggio 2001 [D/288742, fascicolo NN 122/2000 (ex N 140/2000) - Francia], la Commissione informava la Francia di aver adottato una decisione (nel seguito «la decisione») in virtù della quale la cooperazione logistica instaurata a decorrere dal 1° febbraio 2000 tra la SNCF e la SCS Sernam (avente ad oggetto la locazione di siti e di carri ferroviari) non risultava costituire un aiuto di Stato e che i provvedimenti di assistenza commerciale e il rilancio della società SCS Sernam operato dalla SNCF, potevano considerarsi aiuti di Stato compatibili con il trattato CE.

([1]) La disciplina è dettata dagli articoli 18-26 della *Loi d'orientation des transports intérieurs* del 30 dicembre 1982 (LOTI). Un EPIC non può essere oggetto di sequestro né di procedimenti concorsuali.

([2]) Informazioni desunte dal sito Internet della SNCF: http://www.sncf.com.

(39) La Commissione ha autorizzato quindi aiuti per un totale di 503 milioni di euro [1], di cui 448 milioni di euro per la ristrutturazione e 55 milioni per i contratti tra SNCF e Sernam aventi ad oggetto il trasporto di bagagli, stampa e forniture di SNCF. L'autorizzazione presupponeva il rispetto di un certo numero di condizioni che facevano parte del dossier in esame.

(40) L'aiuto è stato autorizzato in particolare a condizione che Sernam fosse privatizzato. Il capitale di Sernam doveva essere rilevato nella misura del 60 % dalla società Geodis [2], società di trasporto e di logistica di diritto comune quotata al secondo mercato della Borsa di Parigi. Il 56,6 % del capitale di Geodis appartiene a privati. La Société générale, tramite il gruppo Salvépar, ne detiene il 26,6 % e 29,7 % dei diritti di voto e le AGF-VIE ne detengono l'8,4 % del capitale e il 9,5 % dei diritti di voto). Il 43,3 % del capitale e il 48,6 % dei diritti di voto appartengono alla SNCF.

(41) Geodis avrebbe così dovuto diventare interamente e illimitatamente responsabile dei debiti di SCS [3] e coprire le spese supplementari della ristrutturazione di Sernam a concorrenza di 67 milioni di euro. Sernam si impegnava da parte sua a ridurre il numero delle sue sedi operative da 107 a 72 nel periodo dal 1999 al 2004, a ridurre il fatturato del 18 %, a ridurre il personale ed effettuare la ristrutturazione con il bilancio suddetto e nei tempi impostigli, cioè prima dell'inizio del 2004.

2.6 **Apertura del procedimento - richiamo**

(42) In seguito alla prima relazione annuale ed in seguito all'esposto-denuncia citato, la Commissione ha constatato che il pagamento di una parte dell'aiuto era stato effettuato benché un certo numero di elementi di base della decisione Sernam 1 non fossero stati rispettati. In concreto, la Commissione ha constatato che l'aiuto era stato erogato abusivamente ed ha espresso dubbi sui seguenti aspetti:

— il cambiamento di regime giuridico di SCS Sernam in società per azioni, con conseguente limitazione della responsabilità di Geodis per la posizione debitoria di Sernam al solo suo conferimento al capitale;

— la riduzione della quota di partecipazione di Geodis (che era essa stessa in difficoltà) al 15 % delle azioni di Sernam contro il 60 % inizialmente previsto;

— l'acquisto di un 15 % supplementare delle azioni di Sernam da parte di un'altra impresa, la Compagnie générale d'investissement et de participation «COGIP». Questa è controllata per il 34 % da Geodiset e per il 66 % da Sofivir [4];

— la proroga di un anno supplementare del periodo concordato per la ristrutturazione,

— le aumentate iniezioni di capitale pubblico (41 milioni di euro) corrispondenti ad un aumento netto del fabbisogno da finanziare per la ristrutturazione di Sernam, aumento dovuto al ritardo del piano iniziale [5],

— l'assenza presunta di un apporto di capitale privato previsto da parte di Geodis nella misura di 67 milioni di euro (apporto che avrebbe dovuto ridurre proporzionalmente l'ammontare dell'aiuto),

— l'assenza di contropartite adeguate a fronte della modifica del piano iniziale di ristrutturazione,

— il ripristino della redditività di Sernam entro termini ragionevoli,

— la possibilità di impedire indebite distorsioni della concorrenza per effetto dell'aiuto,

— il rispetto del principio dell'aiuto *una tantum*,

— la limitazione dell'aiuto allo stretto necessario,

— la concessione dell'aiuto alla ristrutturazione conformemente alla decisione Sernam 1,

— la compatibilità con il trattato di tutti gli aiuti qualificati o nuovamente qualificati come «aiuti nuovi» e/o come «aiuti versati in modo abusivo».

In ragione di questi dubbi è necessaria una nuova analisi del piano di ristrutturazione.

---

[1] Questo importo è composto da 448 milioni di euro (2 938 milioni di franchi francesi) di aiuti alla ristrutturazione e da circa 7 milioni di euro costituenti il conferimento di capitale iniziale versato il 1° febbraio 2000 dalla SNCF all'atto del trasferimento di tali fondi dal proprio patrimonio alla sua nuova filiale Sernam SCS, posseduta al 100 % (maggiori dettagli alla tabella n. 3) e da 34 più 21 milioni di euro (pari a 222 milioni di franchi più 140 milioni di franchi) in virtù dei contratti di trasporto di bagagli, stampa e forniture; l'aiuto complessivamente autorizzato era quindi pari a 503 milioni di euro (3 300 milioni di franchi). Per maggiori dettagli si rinvia alla decisione Sernam 1 e alla decisione che ha aperto il procedimento nei confronti dell'aiuto C 32/03 [GU C 182 dell'1.8.2003, pag. 12]. (Nella presente decisione le cifre espresse in euro e la conversione dei franchi francesi sono arrotondate al milione).

[2] Geodis doveva acquistare il 60 % di Sernam per 1 euro simbolico (cfr. la decisione Sernam 1, punto 51).

[3] Nelle società in accomandita semplice non esistono limiti di responsabilità.

[4] Sofivir è a sua volta proprietà di azionisti persone fisiche e del Crédit agricole.

[5] La ripartizione di questo importo è illustrata nella decisione che apre il procedimento C 32/03 (GU C 182/2003, pag. 2).

(43) Nell'avvio della procedura C 32/03 la Commissione affermava che sarebbe stato necessario verificare se gli aspetti che la decisione di apertura considerava conformi alla decisione Sernam 1 sarebbero stati attuati correttamente (in particolare per quanto riguarda l'effettiva apertura alla concorrenza dei mercati di cui trattasi entro il 31 gennaio 2003 ([1]); si tratta dei contratti stipulati tra SNCF e SCS Sernam per il trasporto bagagli dei clienti, il trasporto della stampa e delle forniture della SNCF). La Commissione sottolineava che questi dubbi rendevano necessaria una nuova analisi del caso sulla base di un piano di ristrutturazione completo e aggiornato che riflettesse le nuove circostanze.

2.7 **Sviluppi successivi**

(44) Conformemente alla clausola risolutiva di cui all'accordo stipulato dalla SNCF e Geodis da un lato e dalla COGIP dall'altro, l'apertura del procedimento o la proposizione di un ricorso davanti alla Corte di giustizia ([2]) da parte della Commissione avrebbero comportato l'obbligo per la SNCF di riacquistare il 15 % delle azioni di Sernam acquisite rispettivamente da Geodis e COGIP, cosa che si è effettivamente verificata.

(45) Secondo le ultime informazioni fornite dalla Francia, gli aiuti versati dalla Repubblica francese a Sernam dopo la sua trasformazione in società controllata è di 489,1 milioni di euro, di cui 6,7 milioni di euro rappresentano il capitale iniziale, 419,6 milioni di euro il capitale d'esercizio, 33,5 milioni di euro i prestiti con partecipazione, 29,3 milioni di euro il sovraccosto per i ferrovieri ([3]). Questa cifra corrisponde a 448 milioni di euro di aiuti alla ristrutturazione compresi nel piano autorizzato dalla Commissione nel maggio 2001, aumentato di 41 milioni di euro per tener conto delle nuove circostanze successive alla decisione della Commissione (a fronte di nuovi sforzi dell'impresa, soprattutto delle chiusure di sedi operative).

(46) Gli altri sviluppi annunciati dalla Francia in occasione della presentazione delle sue osservazioni all'avvio del procedimento, come l'aggiornamento del piano di ristrutturazione di Sernam, sono riassunti più oltre nella sezione relativa alle osservazioni presentate dalla Francia.

(47) Inoltre, […], le autorità francesi hanno […] comunicato di aver deciso di vendere Sernam. Le modalità di tale operazione sono:

— trasparenza e non discriminazione,

— ricerca di un acquirente europeo,

— vendita al prezzo di mercato.

(48) A tale scopo si sono rivolte ad una banca incaricandola di trovare acquirenti potenziali a livello europeo. Secondo le indicazioni delle autorità francesi, il termine ultimo per l'operazione doveva essere il […].

(49) La Commissione prende dunque atto dell'intenzione delle autorità francesi di vendere l'integralità della società Sernam (debiti e crediti inclusi).

3. **OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI**

(50) Qui di seguito sono riassunte le osservazioni comuni di molti terzi che desiderano restare anonimi. Con riferimento alle circostanze, ed in particolare alle conclusioni esposte dalla Commissione nell'avviare il procedimento, i terzi hanno formulato le osservazioni seguenti.

(51) L'autorizzazione del piano di ristrutturazione era subordinato alla vendita della maggioranza delle quote detenute dalla SNCF nel capitale di Sernam ad un investitore privato che si impegnasse a conferire un importo pari al 20 % del capitale di Sernam quale proprio contributo alla sua ristrutturazione.

(52) Per quest'aiuto alla ristrutturazione Sernam avrebbe dovuto fornire una contropartita sufficiente, sottoforma di riduzione del suo fatturato (almeno del 18 %) e della sua quota di mercato, per evitare ingiustificate distorsioni della concorrenza. Al riguardo, gli esponenti ricordano che la Commissione, al punto 75, quarto trattino della «sintesi» dell'invito a presentare osservazioni, osservava quanto segue: «Benché la Francia abbia proposto di chiudere altri [...] ([4]) siti operativi di Sernam, non risulta chiaro se questa contropartita sia sufficiente né se sia accettabile alla luce delle nuove circostanze sopravvenute nel caso qui in esame, quali descritte in precedenza» [in francese nel testo]. Gli esponenti ritengono che la chiusura di siti supplementari non costituisca affatto una contropartita sufficiente stante il consistente aumento [almeno 108 (67+41) milioni di euro] dell'aiuto alla ristrutturazione sollecitato per Sernam e della proroga di almeno un anno del periodo di ristrutturazione.

([1]) Conformemente alla direttiva 93/38/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni (GU L 199 del 9.8.1993, pag. 84), modificata dalla direttiva 98/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 101 dell'1.4.1998, pag. 1). La direttiva 93/38/CEE è stata sostituita dalla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo de del Consiglio (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1).

([2]) Nella decisione che ha avviato il procedimento la Commissione ha ritenuto queste clausole risolutive contrarie al diritto comunitario.

([3]) Compensazione pagata da SNCF a Sernam per il sovraccosto rappresentato dai ferrovieri dipendenti di Sernam.

([4]) Informazione riservata, non pubblicata.

(53) L'importo dell'aiuto autorizzato nel 2001 non avrebbe dovuto superare il minimo necessario per ripristinare la redditività di Sernam. In particolare, la Commissione dovrebbe fare in modo che Sernam non possa più disporre di liquidità che gli permettano di continuare, come è il caso attualmente, a praticare prezzi inferiori a quelli di mercato ed ad accaparrarsi personale esperto presso i suoi concorrenti (si veda il punto 96 della «sintesi» della Commissione nell'invito a presentare osservazioni, pubblicato nella GU C 182/2003, pag. 18).

(54) I terzi ritengono che Sernam non debba essere autorizzato a cominciare nuovamente il suo processo di ristrutturazione e continuare a beneficiare di aiuti e falsare la concorrenza soltanto perché non rispetta (come la SNCF) le condizioni stabilite dalla decisione del 23 maggio 2001.

(55) La Commissione dovrebbe inoltre respingere qualsiasi nuovo piano d'investimento e di sviluppo presentato da Sernam/SNCF e dalla Francia dato che Sernam/SNCF e Geodis violano deliberatamente le disposizioni del piano di ristrutturazione autorizzato con decisione della Commissione e che queste imprese sono decise a non partecipare ad alcuna indagine della Commissione inerente questo piano di ristrutturazione iniziale vista l'esistenza delle clausole sospensive del protocollo d'accordo firmato da SNCF e Geodis.

(56) In coerenza col principio dell'aiuto *una tantum* la Commissione deve fare in modo che Sernam non sia autorizzato a ricevere aiuti supplementari. Dato che le misure adottate dalla SNFC per privatizzare Sernam e realizzare il piano di ristrutturazione approvato non sono state sufficienti a ripristinare la redditività di Sernam entro i termini prescritti, la Commissione dovrebbe adottare le misure necessarie perché Sernam sia messo in liquidazione e non abbia più a ricevere nuovi aiuti di Stato.

(57) Con lettera del 19 maggio 2004, protocollata il 24 maggio 2004, gli stessi terzi hanno inviato informazioni supplementari, secondo le quali nei dodici mesi precedenti il marzo 2004 le chiusure di imprese nel settore dei trasporti in Francia sarebbero aumentate del 21,37 % (fonte INSEE). Secondo questi terzi, le gravi difficoltà finanziarie del settore del trasporto su strada in Francia sono sì dovute «alla congiuntura sfavorevole ma anche a cause strutturali. Le imprese di trasporti non dispongono di alcun margine di manovra per mancanza di fondi propri e di tesoreria. Così, appena perdono un contratto o quando uno dei loro clienti fallisce, non sono in grado di sostenerne le conseguenze. Poiché spesso le loro garanzie sono insufficienti, i trasportatori godono più difficilmente della fiducia dei banchieri, degli spedizionieri e anche dei loro fornitori».

(58) I terzi citano inoltre molti esempi di clienti dell'impresa «X» [1] alle quale Sernam avrebbe ancora recentemente presentato offerte di prezzo inferiori dal 10 al 30 % a quelli da essa praticati:

Clienti di "X"	Ribassi di prezzo offerti da Sernam rispetto a quelli offerti da "X"	Region
Cliente 1	-30 %	Amiens
Cliente 2	-15 %	Paris
Cliente 3	-10 %	Paris
Cliente 4	-20 %	Paris
Cliente 5	-20 %	Paris
Cliente 6	-20 %	Paris

(59) Inoltre, i suddetti terzi segnalano che Sernam ha sistematicamente attirato personale proveniente dall'impresa «X» [2], offrendo maggiorazioni del 30 % sulle retribuzioni pagate dall'impresa «X».

(60) I terzi concludono che Sernam tenta di utilizzare gli aiuti che riceve per ottenere un vantaggio sul mercato a scapito dei suoi concorrenti. Chiedono una decisione negativa ed un recupero immediato degli aiuti fin qui corrisposti a Sernam; inoltre chiedono che un'eventuale vendita di Sernam avvenga alle stesse condizioni che erano state imposte a Geodis nel 2001 e che si svolga tramite un'apposita gara d'appalto.

4. **OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA**

(61) Con lettere del 19 giugno 2003, 26 novembre 2003 e 14 aprile 2004 la Francia ha presentato osservazioni in risposta all'avvio del procedimento da parte della Commissione, in risposta ai commenti dei terzi e per dar seguito alle riunioni di lavoro con i servizi della Commissione.

RIASSUNTO DELLE OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA

(62) Le autorità francesi ritengono di aver risposto esaurientemente ai dubbi espressi dalla Commissione:

— si è effettivamente verificata una riduzione significativa del fatturato di Sernam,

[1] Si tratta di un'impresa che opera nello stesso comparto di Sernam.
[2] Soprattutto nella regione parigina.

— la SNFC non si sostituirà a Geodis per sopperire al fabbisogno di capitale di esercizio di Sernam. Le necessità di finanziamento, che erano state valutate a 67 milioni di euro nel 2001 sono ora soltanto di 7,8 milioni di euro,

— i prezzi di vendita tanto della messaggeria che del collettame e dell'espresso sono effettivamente aumentati tra il 2000 e il 2002,

— i mercati del trasporto di stampa, bagagli e forniture, i cui volumi sono restati invariati, sono stati aperti alla concorrenza,

— Sernam ha ottenuto il suo certificato di qualità; si tratta nella specie dell'etichetta CLIQ,

— il riorientamento di Sernam verso la messaggeria espressa è stato effettivamente realizzato e questo è uno dei fattori decisivi per il successo del piano di risanamento di Sernam,

— Anche lo sviluppo del TBE è uno dei fattori principali dello sviluppo di Sernam.

(63) Inoltre, e come riconosce la Commissione nella decisione che inizia il procedimento, gli altri aspetti del piano sono stati rispettati:

— la chiusura dei siti è cominciata e va oltre quanto previsto nella decisione Sernam 1,

— in due anni sono stati rinnovati i 4/5 del personale, in seguito al ritorno dei ferrovieri alla SNFC, il che ha permesso di mettere in campo un nuovo dispositivo di comunicazione interna e di valorizzare le iniziative locali per sviluppare una nuova cultura orientata verso i risultati,

— la riorganizzazione degli impianti di produzione è in corso,

— sono stati predisposti idonei cicli di formazione per i dipendenti,

— è stata completata la definizione del nuovo piano di trasporto,

— il trasferimento dei sistemi informatici verso quelli di Geodis è stato anch'esso realizzato.

(64) Solo l'associazione di Sernam col gruppo Geodis non ha potuto essere realizzata alle condizioni e nei termini previsti nel protocollo d'accordo firmato tra la SNFC e Geodis il 21 aprile 2000.

LE OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA IN DETTAGLIO

4.1 **L'inefficacia degli accordi della SNFC con Geodis e COGIP**

(65) Le autorità francesi segnalano che i protocolli conclusi tra Geodis e COGIP sono divenuti inefficaci, a causa dell'avvio del procedimento da parte della Commissione che era una condizione risolutiva espressamente dedotta in tali accordi. Di conseguenza, la SNFC ha riacquistato il 15 % delle azioni di Sernam rispettivamente acquisite da Geodis e da COGIP.

(66) Per quanto riguarda le clausole risolutive dei protocolli sottoscritti da SNFC e Geodis da un lato e da SNFC e COGIP dall'altro, le autorità francesi non le ritengono né esorbitanti né in contrasto col diritto comunitario, tenuto conto dei rischi assunti dall'investitore. Poiché la decisione della Commissione non è intervenuta al 31 dicembre 2000 (data di effetto della clausola risolutiva), Geodis aveva accettato di prorogare il protocollo d'accordo dal 21 aprile 2000 fino al 30 giugno 2001 (il protocollo conteneva una clausola sospensiva, legata all'adozione da parte della Commissione - entro il 31 dicembre 2000 - di una decisione definitiva sulla compatibilità dell'aiuto). Nel frattempo, il 23 maggio 2001 è intervenuta la decisione Sernam 1, la quale, però, secondo le autorità francesi, sarebbe diventata definitiva soltanto il 14 settembre 2001, due mesi dopo la sua pubblicazione. In quel momento, il protocollo era diventato inefficace e la SNCF è stata costretta a rinegoziare un nuovo protocollo con Geodis. Si ricorda che la SNFC, pur essendo il primo azionista di Geodis con 45 % del suo capitale, non ne ha il controllo e per di più non ha diritto di voto nelle decisioni di Geodis riguardanti Sernam. La SNFC non disporrebbe dunque di alcun potere che le permetta di obbligare Geodis ad applicare un protocollo divenuto inefficace, neppure se la decisione fosse stata applicabile fin dalla sua notifica allo Stato membro. Dal canto suo la SNFC ha fatto tutto ciò che era in suo potere per attuare il piano di ristrutturazione.

(67) Le autorità francesi concludono che l'inefficacia del primo protocollo (dovuto all'assenza di una decisione definitiva in relazione a Geodis entro il 30 giugno 2001), la durata del negoziato per il secondo protocollo e le modifiche imposte da Geodis rispetto al primo protocollo (motivate dalle sue difficoltà finanziarie) non sono imputabili né a Sernam, né alla SNFC, né alle autorità francesi.

(68) Tuttavia, secondo le autorità francesi, l'inefficacia dell'accordo non ha impedito a Geodis, COGIP e Sernam di continuare a sviluppare le loro sinergie. […].

4.2 **Le modalità di attuazione del piano**

(69) Le autorità francesi ricordano che, benché fin dal 2000 fossero state prese alcune misure di risanamento, il piano di ristrutturazione vero e proprio ha potuto essere realmente applicato soltanto dal 1° gennaio 2003 con l'arrivo di Charles-Henri Brousseaud in qualità di presidente, e di Jean-Michel Tremelet in qualità di direttore finanziario di Sernam, cioè con un ritardo di sei mesi.

4.3 **L'aumento dell'aiuto per 41 milioni di euro**

(70) La Francia rileva che questo finanziamento supplementare deriva essenzialmente dall'esigenza di ripianare le perdite registrate nel corso del periodo necessario al negoziato e di adeguare il piano alla nuova realtà venutasi a creare per effetto dei cambiamenti in seno a Geodis e dell'andamento economico generale durante la fase di istruzione del dossier da parte della Commissione dopo la decisione Sernam 1.

a) Conseguenze del deterioramento della qualità del servizio ferroviario ([…] milioni di euro). Dopo quindici giorni di sciopero nella primavera del 2001, la SNFC ha dovuto accettare la sospensione del piano di trasporto ferroviario attorno al nodo di Villeneuve St-George. Per non perdere del tutto la sua clientela, Sernam ha dovuto sostituirlo con la massima urgenza con un piano di trasporto stradale che, per mancanza di tempo, è risultato tutt'altro che ottimale, e i cui prezzi non si sono potuti negoziare in condizioni favorevoli. Pertanto, Sernam ha subito un pregiudizio che si può valutare in […] milioni di euro nel 2001 comprensivi di una perdita di fatturato di […] milioni di euro e di […] milioni di euro per spese impreviste legate alle controversie giudiziarie che Sernam ha dovuto affrontare.

b) Rinvio imprevedibile dell'attuazione del piano di risanamento ([…] milioni di euro). A questo deterioramento del servizio ferroviario si sono aggiunte le perdite operative corrispondenti ai sette mesi d'incertezza (da giugno a dicembre 2001) legata ai difficili negoziati con Geodis. A causa dell'inefficacia degli accordi che scadevano a fine 2000 tra la SNFC e Geodis, quest'ultima è stata costretta a rinegoziare un nuovo protocollo d'accordo con Geodis il 21 dicembre 2001, poiché nel frattempo altri soggetti interessati all'acquisto in occasione della gara d'appalto si erano rivolti verso altri investimenti. Queste discussioni sono risultate molto più difficili in quanto la situazione di Geodis era peggiorata nel corso del 2001. Il ritardo con cui sono stati sottoscritti i nuovi accordi ha prolungato il periodo di perdite pesanti a causa della ritardata attuazione del piano di risanamento, il quale ha avuto inizio soltanto il 1º gennaio 2002. Le perdite supplementari cumulate sono dell'ordine di […] milioni di euro.

c) Costi supplementari per chiusura di agenzie ([…] milioni di euro) e minori spese per il personale con statuto «ferrovieri» («cheminots») ([…] milioni di euro). Il superamento della dotazione finanziaria del piano di ristrutturazione ([…] milioni di euro) è essenzialmente dovuto all'aumento superiore al previsto delle spese per la chiusura di agenzie (licenziamenti, inasprimento della legislazione sociale, ecc.). Questa maggiore spesa è stata globalmente compensata da un sovraccosto inferiore a titolo del personale sotto statuto «ferrovieri» […] milioni di euro). Le domande di reintegrazione nella SNCF dei dipendenti a tempo pieno sono state più numerose e più rapide del previsto, ma le richieste di risistemazione geografica di questi dipendenti hanno rallentato la loro riassunzione, perturbando alquanto il funzionamento delle agenzie ed appesantendo l'onere finanziario delle riassunzioni rispetto a quello di un piano sociale ordinario. Il piano iniziale prevedeva il mantenimento di […] dipendenti dell'organico permanente (ferrovieri), mentre, in realtà, solo […] ferrovieri sono restati in Sernam, con conseguente diminuzione delle spese previste dell'ordine di […] milioni di euro. Parallelamente però, essendo i reintregri in SNFC più rapidi (quasi […] dipendenti durante il solo mese di novembre 2000 e quasi […] su quattro mesi del 2001) e più numerosi del previsto, nel 2001 Sernam è stato costretto ad assumere urgentemente con contratto di diritto privato personale privo di adeguata formazione ed in numero maggiore del previsto. In definitiva l'esubero di manodopera è stato gradualmente riassorbito, generando un aumento delle spese per licenziamenti rispetto alle previsioni del piano iniziale.

d) Prestito con partecipazione ([…] milioni di euro). Conformemente al protocollo d'accordo firmato con Geodis il 21 dicembre 2001, l'importo del prestito con partecipazione effettivamente versato dalla SNFC è stato decurtato dell'importo degli investimenti già realizzati e iscritti negli esercizi 2000 e 2001. Per questo motivo, l'importo del prestito versato è stato diminuito di […] milioni di euro.

4.4 **I 67 milioni di euro attesi da Geodis (secondo la decisione del 23 maggio 2001)**

(71) Secondo le autorità francesi, il costo totale della ristrutturazione preso in considerazione all'epoca della decisione Sernam 1 (515 milioni di euro) doveva essere sopportato nella misura di 448 milioni di euro dalla SNCF e di 67 milioni di euro da Geodis. L'importo di 61 milioni di euro per il capitale di esercizio è certamente elevato, ma è dovuto alla disorganizzazione verificatasi alla fine del 2000 in seguito al ritorno massiccio del personale delle ferrovie dello Stato (più di 1600 ritorni nell'arco dell'anno). La Francia ricorda che tale importo costituiva un credito concesso da Geodis a Sernam per le spese di esercizio. La ricordata perturbazione ha causato ritardi ed incidenti nel trasporto delle merci che hanno dato origine a numerose controversie giudiziarie ed a un sostanziale allungamento del credito verso la clientela. Alla fine del 2000, la durata media del recupero dei crediti verso la clientela superava i quattro mesi. Le autorità francesi segnalano che durante la prima metà del 2002 sulla base di una stima di un credito medio di 30 giorni di fatturato il fabbisogno previsto del capitale di esercizio era sceso a […] milioni di euro e finanziato da linee di credito bancario. Al 31 dicembre 2002 il fabbisogno era pari a soli […] milioni di euro finanziati da linee di credito corrente. Secondo la Francia, le misure adottate da Sernam per diminuire il fabbisogno del capitale di esercizio, permettono di affermare che i 67 milioni di euro inizialmente previsti che dovevano essere conferiti da Geodis non sono più necessari.

4.5 **I prezzi praticati da Sernam**

(72) Le autorità francesi ricordano che Sernam – per ripristinare la redditività – ha adottato dal 1995 una nuova strategia basata su un aumento delle tariffe, così da incrementare gli introiti derivanti dalla messaggeria e dall'espresso. Questa politica ha dato risultati concreti, come indicato qui sotto.

(73) Servizi di corriere espresso. Per stabilire un raffronto tra la posizione di Sernam ed il mercato l'impresa ha preso come indicatore il prezzo per kg. Infatti, il peso medio di una spedizione di Sernam è più elevato del peso medio del mercato ([…] kg contro 29 kg a fine giugno 2003) mentre il prezzo per kg delle spedizioni diminuisce con il peso (più il peso di una spedizione è elevato più diminuisce il suo prezzo per kg). Per la comparabilità dei dati Sernam ha deciso di mettere a confronto i prezzi/kg delle spedizioni di peso compreso tra 25 e 35 kg, cioè il peso medio delle spedizioni osservato sul mercato dell'espresso.

Secondo trimestre 2003 Espresso	Sernam (media)	Sernam nella fascia 25 - 35 kg	Mercato (stesso peso)
Prezzo/kg in EUR	[…]	[…]	1,07
Peso per spedizione in kg	[…]	[…]	29,00

(74) Per le spedizioni di Sernam situate nella fascia di peso medio, il prezzo praticato da Sernam è dunque di […] euro/kg, contro un prezzo medio di mercato di 1,07 euro/kg. Nella fascia di peso medio, il prezzo praticato da Sernam sarebbe quindi superiore a quello del mercato.

(75) Inoltre, le autorità francesi osservano che l'aumento dei prezzi di Sernam tra il primo trimestre 2001 e il primo trimestre 2003 è di […] punti, a fronte di una crescita del mercato di 13 punti. Nello stesso tempo, il peso medio delle spedizioni di Sernam è aumentato in modo molto significativo (di […] punti) rispetto al mercato (ribasso di 7 punti). Dato che il prezzo al kg è decrescente con il peso, se il peso medio delle spedizioni di Sernam aumenta sensibilmente mentre quello del mercato diminuisce, ci si potrebbe attendere che il valore del rapporto prezzo/kg di Sernam cali sensibilmente. Invece, l'indice del prezzo/kg di Sernam è aumentato e questo aumento è superiore anche a quello del mercato. L'aumento del prezzo per kg di Sernam è dunque significativamente più rilevante di quello del mercato. Questa constatazione è confermata dai dati disponibili al secondo trimestre 2003 (escluse le consegne notturne).

(76) La messaggeria tradizionale. Le autorità francesi segnalano che la stessa analisi è stata effettuata sulle spedizioni di peso è compreso tra 95 e 105 kg (peso medio delle spedizioni osservato sul mercato della messaggeria).

(77)

Secondo trimestre 2003 Posta	Sernam	Sernam nella fascia 95 - 105 kg	Mercato
Prezzo/kg in EUR	[…]	[…]	0,33
Peso per spedizione in kg	[…]	[…]	98,00

(78) Per le spedizioni di Sernam situate nella fascia di peso medio del mercato, il prezzo di Sernam è di […] euro/kg, quindi superiore a quello di mercato.

(79) Inoltre, le autorità francesi segnalano che l'aumento del prezzo rispetto al mercato è superiore di […] per Sernam nel periodo tra il primo trimestre 2001 e il primo trimestre 2003 (ed identico sul periodo primo trimestre 2001 - secondo trimestre 2003). Nello stesso tempo, i pesi delle spedizioni di Sernam sono leggermente aumentati (di […]) rispetto al mercato (ribasso di 3 punti). Poiché il prezzo al chilo è decrescente con il peso, l'aumento del prezzo per kg di Sernam è dunque più rilevante di quello del mercato. Questa constatazione è confermata dai dati disponibili al secondo trimestre 2003.

4.6 **Andamento del risultato economico di Sernam**

(80) Le autorità francesi segnalano innanzitutto che Sernam non è legalmente obbligato a redigere conti consolidati, e che quindi non può contestarsi a Sernam di non aver pubblicato informazioni sui suoi conti. Tuttavia, le autorità francesi hanno comunicato alla Commissione la situazione finanziaria consolidata di Sernam per il 2002.

(81) Per quanto riguarda l'evoluzione del risultato dal 2000 e tenuto conto delle previsioni per il 2006, le autorità francesi forniscono le indicazioni seguenti.

	2000	2001	2002	03 previsto	03 reale	2004	2005	2006
Fatturato	552	573	449	430	414	431	452	449
Margine operativo lordo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ammortamenti	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Accantonamenti a riserve	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Spese per ristrutturazione	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Remissione prestito partecipativo	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Risultato economico	n.d.	[…]	[…]	[…]	n.d.	[…]	[…]	[…]
Risultato prima delle imposte	-104,0	-102,0	-78,3	-87,1	-85,0	-40,9	0,1	3,4

(82) Secondo queste indicazioni e sulla base delle misure di ristrutturazione previste e già parzialmente attuate, Sernam dovrebbe raggiungere il pareggio nel 2005 ed iniziare a fare profitti nel 2006.

4.7 **Le quote di mercato di Sernam**

(83) Secondo le autorità francesi dalla tabella relativa alla classificazione degli operatori per settore di attività (predisposta dai revisori dei conti in base ai dati della rivista Logistique Magazine), risulta innanzitutto che Sernam tra il 1998 ed il 2002 è passato dal terzo al decimo posto nel mercato della messaggeria in Francia e dal quinto al sesto posto nel mercato dell'espresso. Le autorità francesi hanno fornito la tabelle seguente.

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistica Magazzino		Sernam		Logistica Magazzino		Logistica Magazzino	
	Quota%mercato	Posizione	Quota%mercato	Posizione	Quota%mercato	Posizione	Quota % mercato	Posizione	Quota%mercato	Posizione
Servizi postali in Francia	6,5	4	5,17	3	4,4	8	4,59	8	3,82	10
Servizi Espresso in Francia	8,5	5	7	5	7,39	6	5,3	5	4,52	6
Posta internazionale	0,9	16	1,36	12	1,23	12	1,79	8	0,64	8

	1998				2001				2002	
	Sernam		Logistica Magazzino		Sernam		Logistica Magazzino		Logistica Magazzino	
	Quota%mercato	Posizione	Quota%mercato	Posizione	Quota%mercato	Posizione	Quota % mercato	Posizione	Quota%mercato	Posizione
Espresso internazionale	1	9	2,21	7	1,01	7	1,14	6	0,83	
	5,4		4,98		4,23		4,21		3,38	

4.8 **Il calo del fatturato**

(84) Nella lettera del 14 aprile 2004 le autorità francesi dichiarano che l'evoluzione del fatturato di Sernam è la seguente.

Fatturato-1

Fatturato di Sernam	2000	2001	2002	2003 (proiezioni)	2003 (effettivo)	2004	2005	2006
Fatturato di Sernam (Mio EUR)	552	573	449	430	414	431	452	449
Fatturato di Sernam (100 = 2000)	100	104	81	78	75	n.d.	n.d.	n.d.
Calo del fatturato per anno (Mio EUR)		4	-22	-4	-6	n.d.	n.d.	n.d.
Variazione del fatturato tra il 2000 e l'anno indicato (in %) *		4	-19	-22	-25	-22	-18	-19

Fatturato-2

Dati aggregati espresso-posta in cifre (non corrette per tener conto del trend del mercato)	2000	2001	2002	2003	Variazione in % tra il 2000 e il 2003
Fatturato di Sernam nell'espresso (in Mio EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fatturato di Sernam posta tradizionale (in Mio EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rapporto espresso/posta tradizionale	[…]	[…]	[…]	[…]	
Fatturato espresso + posta (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
Fatturato espresso in % (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	
% quota poista tradizionale (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	

Fatturato-3					
Espresso-posta in punti (2000=100) (dati depurati degli effetti del mercato)	2000	2001	2002	2003	Variazione in punti tra il 2000 e il 2003
Espresso di Sernam *(dati depurati)*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Posta tradizionale di Sernam *(dati depurati)*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rapporto espresso/posta *(dati depurati)*	[…]	[…]	[…]	[…]	

(*) Dati non provenienti direttamente dalle informazioni trasmesse dalla Francia, ma aggiunti dalla Commissione.

(85) Secondo le indicazioni della Francia, l'evoluzione del fatturato realizzato da Sernam nei comparti messaggeria e espresso tra il 2000 ed il 2003 dimostra sia la diminuzione della presenza di Sernam sui due mercati sia un certo riorientamento dell'attività di Sernam verso l'attività di corriere espresso.

(86) Il fatturato di Sernam è sceso del 18 % tra il 2000 ed il 2005. Tra il 2000 e il 2003 la parte del fatturato di competenza della messaggeria tradizionale sarebbe diminuita del […] % e quella corrispondente al corriere espresso del […] %. Se si tiene conto delle correzioni apportate dalle autorità francesi per tenere conto dell'evoluzione di mercato, la contrazione della messaggeria di Sernam nello stesso periodo sarebbe ancora più pronunciata (intorno al […] %), mentre quella dell'espresso diminuisce soltanto leggermente (del […] % anziché del […] %).

(87) Inoltre, secondo le indicazioni delle autorità francesi, un certo riorientamento delle attività ha avuto luogo in quanto il rapporto corriere espresso/messaggeria tradizionale, che era di […] nel 2000 è passata a […] nel 2003; ciò significa che la quota di messaggeria tradizionale di Sernam è diminuita a favore del corriere espresso. Tuttavia, in una diversa prospettiva, e cioè se si tiene conto del fatturato globale della messaggeria tradizionale e del corriere espresso, la messaggeria tradizionale rappresenta il grosso delle attività dell'impresa, col […] % nel 2000 e il […] % nel 2003 contro il […] % e il […] % rispettivamente per il corriere espresso.

4.9 **Le riduzioni dell'organico**

(88) I dipendenti di Sernam sono diminuiti nel modo seguente.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Decisione del 23 maggio 2001	5050			3900		2600	
Personale di Sernam al 31 dic.			4257	3800	3259	2995	[…]

(89) Secondo la decisione del 23 maggio 2001, nel 2004 i dipendenti sarebbero dovuti scendere a 2 600. In realtà, i dipendenti saranno 2 995 nel 2004 ma scenderanno a […] nel 2005, cioè a un livello inferiore all'obiettivo fissato per il 2004.

(90) La riduzione del numero di dipendenti consentirà di fare sostanziali economie e darà a Sernam la flessibilità necessaria per realizzare i suoi obiettivi innovativi.

4.10 **La chiusura e la riorganizzazione di sedi operative**

(91) Chiusura. Le autorità francesi segnalano che Sernam andrà oltre gli obiettivi fissati nella decisione del 23 maggio 2001 per quanto riguarda la chiusura di punti di selezione e smistamento.

	1999	2001 (31.12)	2002 (30.6)	Obbiettivo fine 2002	Obbiettivo fine 2003		
Obbiettivo decisione 23.5.2001	107	87	80	74	72	32,71 %	
(il 31 dicembre di ogni anno)		2001 (31.12)	2002 (31.12)		2003 (31.12)	2004 (31.12)	2005 (31.12)
Numero sedi di Sernam		87	74		62	61	61
Variazione % 1999 - 2005							-43

Per le autorità francesi, i dati in corsivo sono previsioni.

(92) Riorganizzazione di sedi operative. La vecchia rete di Sernam era tutt'altro che idonea a realizzare profitti in quanto sovradimensionata (numero eccessivo di sedi), mal distribuita (sedi molto costose perché situate in pieno centro città (Parigi)) e dotata di centri di smistamento mal strutturati ([1]). La riduzione di circa la metà dei punti operativi e la parziale redistribuzione geografica dello smistamento dalle zone urbane alla periferia e verso località più idonee all'autotrasporto ha permesso a Sernam di ridurre della metà l'onere per canoni di affitto e rappresenta uno dei fattori decisivi per razionalizzare e rendere più efficiente i servizi di collettame e messaggeria al fine di ripristinare la redditività a lungo termine.

4.11 **Il trasferimento e l'ammodernamento delle sedi operative**

(93) Venticinque delle sedi operative di Sernam sono in condizioni fisiche incompatibili con i requisiti di produttività attuali del settore. Situate per la maggior parte in grandi metropoli, sono tuttavia indispensabili per l'integrità e il funzionamento della rete di Sernam. Per garantire il recupero di redditività di questi siti, Sernam ha optato per una politica di modernizzazione quando la loro situazione geografica era soddisfacente (in tre località) e per il loro trasferimento nel caso contrario (ventidue località). I trasferimenti avvengono o in impianti esistenti ristrutturati o in sedi interamente nuove.

([1]) Le autorità francesi affermano che i locali utilizzati erano in parte decrepiti. Le sedi si trovavano nel centro città e non, come avviene per la maggioranza dei corrieri concorrenti, in aree logistiche alla periferia della città, che sono più rapidamente accessibili a partire dalle grandi assi viarie e meglio situati rispetto alle zone industriali, dove risiedono la maggior parte dei clienti di Sernam. La cattiva collocazione delle sedi operative si ripercuote inoltre sui canoni di affitto eccessivamente elevati per Sernam. Dal maggio 2001 le installazioni miste strada/ferrovia (banchina ferroviaria da un lato, banchina stradale dall'altro) sono state utilizzate esclusivamente sul lato stradale. Ai fini del trasporto su strada, questi impianti vengono utilizzati solo come piattaforme a una sola sponda. Una simile utilizzazione le rende scarsamente produttive (la banchina presenta una maggiore superficie di una banchina classica a due sponde, con conseguente maggiore distanza da percorrere per i colli sulla banchina, con maggior numero di manipolazioni per il suo inoltro e conseguenti maggiori rischi di danneggiamento dei colli). Per di più, le vecchie sedi sono inadeguate rispetto alle esigenze che presenta il materiale del giorno d'oggi: le piazzole intorno alle banchine sono troppo ristrette e rendono difficili le manovre di accosto e di scarico (quindi più lunghe di quelle di un impianto di normale configurazione), e talvolta impossibili in taluni casi, in cui l'operatore non è in grado di accostare e scaricare i suoi camion in corrispondenza dei portali che potrebbero ottimizzare la gestione della sua banchina. In seguito all'aggiustamento del portafoglio di Sernam e per effetto della cattiva congiuntura, un gran numero di tali impianti è risultato sovraddimensionato.

(94) Questo piano di modernizzazione e trasferimento di sedi permetterà di migliorare il risultato operativo della rete di […] milioni di euro (in un anno intero, eccettuata la regione Ile de France, dove hanno luogo due interventi di ammodernamento e due delocalizzazioni). Infatti, in queste strutture moderne, sicurizzate ed ottimizzate Sernam 1) riduce le superfici di banchina del 50 %, 2) riduce il personale amministrativo del […] %, 3) riduce il numero di controversie per danneggiamento dei colli, 4) riduce il numero di colli rubati, e 5) ottimizza le fermate dei mezzi di trasporto riducendo i tempi di immobilizzazione. Il trasferimento verso impianti nuovi comporta in media un risparmio del 15 % sugli affitti attuali.

4.12 **Nuovi sistemi informatici**

(95) Con l'assistenza di Geodis, Sernam ha trasferito il suo precedente sistema informatico su due nuovi programmi applicativi («Aanael» e «Alizée 2000»), che dovrebbero ottimizzare le sue future attività.

4.13 **Dalla messaggeria tradizionale al corriere espresso**

(96) Le autorità francesi ricordano che nel gennaio 2003 Sernam ha unificato il piano di trasporto messaggeria e trasporto espresso in un «plan routier» ([1]) unico di trasporto espresso ([2]) raccordato al già citato TBE, il treno completo espresso. Grazie a questo piano di trasporto, Sernam è ora un'impresa in grado di effettuare soltanto attività di corriere espresso e di offrire tutti i suoi prodotti con la qualità di servizio dell'espresso (certificazione «Cliq» ([3]) che garantisce la sicurezza, l'affidabilità, i tempi di consegna e la tracciabilità dei colli trasportati); tuttavia solo un terzo dell'impresa si configura come un vero e proprio servizio di messaggeria espressa ([1]). Questa garanzia di qualità per i clienti ha in particolare contribuito a ridurre in modo significativo il costo delle vertenze giudiziarie in corso pur riducendo sostanzialmente il fabbisogno di capitali di esercizio ([4]).

(97) Il fatturato di Sernam scomposto a seconda delle tipologie dei clienti mostra che […] % del fatturato totale (che corrisponde al […] % dei clienti) proviene da clienti del segmento espresso su prodotti misti dove Sernam non fa concorrenza all'offerta dei corrieri tradizionali, che non forniscono il servizio espresso. Il […] % del fatturato generato da questi clienti comprende:

— […] % per l'espresso

— […] % per la messaggeria tradizionale

— […] % per i servizi di noleggio.

(98) Il restante […] % del fatturato di Sernam proviene da clientela non che ricorre al servizio espresso.

([1]) Indicazioni fornite dalle autorità francesi alla riunione del 22.3.2004.

([2]) Per memoria si tratta di i) l'«Urgence Xpress»: consegna il giorno stesso in qualche ora (utilizzando le stive del TGV), ii) «Consegna la notte» (tra le 4 e le 8 di mattina a domicilio privato) iii) «H Xpress»: consegna la mattina successiva prima delle 12, iv) «Avantage Xpress»: consegna il giorno successivo prima delle 18, v.) «Tempo Xpress»: consegna in 48/72 ore in tutta Europa, vi) «Lot Xpress»: trasporto di lotti di 1-25 tonnellate in Francia e in Europa e vii) «Disram»: distribuzione industriale di *pallets*.

([3]) Il certificato «Cliq» garantisce l'affidabilità di tutte le fasi del trasporto, la reattività su tutta la rete, la sicurezza delle procedure e la trasparenza in tempo reale anche in caso di anomalia.

([4]) Il fabbisogno di capitale d'esercizio legato a tempi di recupero dei crediti della clientela superiori a 4 mesi alla fine del 2000, rappresentava una frazione rilevante dei 67 milioni di euro del fabbisogno finanziario ricordato più sopra. Questo costo è stato portato a […] milioni di euro al 31 dicembre 2002 e dovrebbe attestarsi sui livelli normali nel settore alla fine del piano di ristrutturazione.

4.14 **Dalla strada alla ferrovia (TBE - treno completo espresso)**

(99) Il concetto di treno completo espresso (TBE). Il treno completo espresso ([1]) è un treno navetta che circola a velocità elevata, ad orari fissi, con un numero fisso di vagoni, dedicato al trasporto di messaggeria tradizionale, ma soprattutto espressa, e che si inserisce in un progetto di servizio che offre contemporaneamente qualità, affidabilità, sicurezza, rapidità (160 km/h sulle linee classiche, 200 km/h su linee TGV) e permette la presa in consegna tardiva (quindi un migliore trasporto a collettame).

(100) Secondo le autorità francesi «le specificità di questa offerta di servizi sono legate al tipo di trasporto ferroviario. Il TBE è soggetto alla gestione rigorosa dei treni TGV, anche se non circolano obbligatoriamente su linee TGV). Il TBE rientra in una politica di sviluppo sostenibile [integra il traffico stradale degli automezzi pesanti nel settore delle spedizioni espresse in cui gli autocarri di 12 tonnellate circolano oggi a velocità intorno ai 110 km/h, che in un futuro prossimo saranno rimesse in questione dalla regolamentazione europea ([2])]. È uno strumento che rientra perfettamente negli orientamenti del Libro bianco sulla politica dei trasporti fino al 2010 e negli schemi d'interattività delle reti ferroviarie nazionali. La tecnologia TBE è stata scelta da Sernam per riorientare gradualmente la sua attività dalla messaggeria tradizionale all'espresso».

(101) Secondo le indicazioni delle autorità francesi un vagone del TBE può trasportare circa 100 m³ di merci. I 1 500 m³ trasportati ogni giorno da TBE nel 2002 corrispondevano a circa 30 autocarri/giorno. Nel 2006 tale volume sarà equivalente a 120 autocarri/giorno, pari cioè a 6 000 m³, che Sernam prevede di trasportare ogni giorno per mezzo del TBE, contribuendo in tal modo ad alleggerire il traffico stradale e proteggere l'ambiente.

(102) Competitività del TBE. Le due navette ferroviarie TBE, che collegano ogni notte rispettivamente Parigi ed Orange da un lato, nonché Parigi, Bordeaux e Toulouse, dall'altro, circolano a 160-200 km/h sulle linee ad alta velocità che già collegano queste metropoli, cosa che rende particolarmente competitivo un servizio di trasporto del tipo «espresso».

(103) Secondo le autorità francesi, «l'espresso si sviluppa oggi su lunghi percorsi con l'ausilio di veicoli rapidi dedicati. A tale riguardo, il TBE costituisce una delle alternative che permette a Sernam di liberarsi dal trasporto su gomma. Il traffico Sernam direttamente servito dal TBE rappresenta già oggi […] milioni di euro di fatturato (su […] milioni di euro di fatturato groupage). Il piano di trasporto di Sernam è organizzato tecnicamente intorno al TBE ed è dunque indissociabile di questa tecnica» ([2]).

(104) Secondo le autorità francesi «Le società di trasporto espresso utilizzano veicoli stradali leggeri (12 t) per trasportare le merci espresse. Sulle lunghe distanze nord-sud, Sernam ricorre ad una soluzione ferroviaria più costosa in termini di trazione (e quindi senza distorsione della concorrenza). Tuttavia, questo sovraccosto di trazione è compensato da altre ottimizzazioni del piano del trasporto (presa in consegna da parte del cliente a data successiva, dunque groupage più efficiente), alle quali si aggiungono vantaggi in termini di servizio (rapidità, affidabilità, sicurezza, rispetto dell'ambiente» ([2]).

(105) Il TBE è già tutto esaurito. Secondo le autorità francesi, le capacità dei vari TBE che operano in Francia sono ormai sature e Sernam studia la possibilità di operare altri TBE. Infatti, per far fronte al crescente fabbisogno di adeguati collegamenti ferroviari, Sernam intende, fin dal 2005, trasferire 4 agenzie miste in impianti meglio situati sulla rete ferroviaria e capaci di ospitare un numero di TBE doppio di quello attuale ([3]). Sernam ha del resto già avviato negoziati perché il 1° gennaio 2005 la SNFC sia in grado di fornirgli le capacità supplementari auspicate.

([1]) I TBE sono costituiti da materiale rotabile classico al quale sono state apportate varie migliorie tecniche per consentire loro di viaggiare a 200 km/h sulle linee ad alta velocità: i) locomotive convenzionali dotate di una superiore capacità di trazione, ii) carri convenzionali dotati di assali speciali, iii) treni di lunghezza limitata (con un massimo di 9-12 carri a seconda delle linee) con ripartizione elettronica e automatica delle forze di frenata tra i vari vagoni a seconda della loro posizione nel treno, in modo da evitare rotture dell'accoppiamento. Inoltre, i treni operati in gruppi completi di carri possiedono un livello di affidabilità equivalente a quello del TGV. Grazie a un know-how ferroviario acquisito in passato, Sernam ha quindi potuto mettere in campo uno strumento concettualmente nuovo, il TBE.

([2]) Sottolineatura della Commissione.

([3]) Si tratta cioè di i) due navette supplementari andata e ritorno tra Parigi e Orange, ii) una navetta andata e ritorno tra Parigi e Bordeaux e iii) una navetta andata e ritorno tra Parigi e Tolosa.

(106) Inoltre, per quanto riguarda il dispositivo misto di Sernam [cioè la riunione dei quattro bilanci operativi dei quattro *hub* misti (Parigi-Chevaleret, Bordeaux, Toulouse, Orange)], le autorità francesi segnalano che i risultati di questi *hub* sono stati proiettati sugli anni dal 2004 al 2010 in un'ottica di progressiva sostituzione del traffico messaggeria tradizionale con traffico espresso, in particolare sulle lunghe distanze (nord – sud della Francia).

(107) La sostituzione progressiva del traffico messaggeria tradizionale con il traffico espresso sui collegamenti ferroviari (con l'ausilio dalla normativa che penalizza il trasporto su gomma sulle lunghe distanze riducendo la velocità massima di circolazione) lascia intravedere una crescita per tappe del risultato economico del parco multimodale sul periodo 2005-2010. Poiché la configurazione degli *hub* multimodali è idonea alla gestione del trasporto espresso, questa sostituzione avverrà a costo costante a fronte dell'aumento del valore trasportato.

(108) Va notato che nel 2007 la progressione dei risultati degli *hub* è (leggermente) rallentata in seguito all'entrata in servizio del nuovo *hub* […] e di un nuovo dispositivo di treni navetta studiato in concertazione con la SNFC, i cui costi fissi di sviluppo saranno ammortizzati nel 2007.

(109) Il risultato operativo del dispositivo multimodale sul periodo 2003 - 2010 è il seguente:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
FATTURATO TOTALE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
di cui contributo di altre imprese partner	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
TOTALE SUBAPPALTO A TERZI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
TOTALE SUBAPPALTO INTERNO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
MARGINE OPERATIVO LORDO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
COSTO DELLE OPERAZIONI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
MARGINE NETTO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
SPESE GENERALI E AMMINISTRATIVE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RISULTATO OPERATIVO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(110) La tabella indica una progressione costante con un fatturato che dovrebbe quasi raddoppiare e con un risultato operativo che dovrebbe quasi triplicare in sette anni.

(111) Partner del TBE nazionale ed internazionale. A medio termine, questo sistema risulta attraente anche per altre imprese attive nel settore del trasporto di colli.

(112) Secondo le autorità francesi «Sernam è alla ricerca di altri partner per realizzare il più rapidamente possibile le cooperazioni tecniche necessarie al suo risanamento. Queste cooperazioni tecniche permettono infatti a Sernam di utilizzare i siti operativi di un partner, condividere i costi variabili, e di avere in proprio nel sito soltanto il suo personale commerciale. Questa formula ha lo scopo, a medio termine, di garantire che l'impresa continui a svilupparsi (soprattutto lo strumento TBE) e, a breve termine, un rapido conseguimento degli obiettivi del business plan (ad esempio cooperazioni tecniche)».

(113) «Il contributo di un partenariato è necessario per ottimizzare lo strumento TBE che, a termine, tenuto conto delle esigenze del trasporto espresso sul piano dell'affidabilità, della sicurezza, della rapidità e del rispetto delle norme ambientali, rappresenta la vera garanzia per il futuro di Sernam. Inoltre è ovvio che lo strumento ferroviario diventa tanto più competitivo nel settore del trasporto espresso quanto più si allungano i percorsi (il vantaggio della maggiore velocità diventa sempre più sensibile)».

(114) «Ciò premesso, il TBE è uno strumento destinato a diffondersi sui collegamenti internazionali e transfrontalieri. È dunque imperativo appoggiarsi a un partner di statura internazionale se si vogliono sviluppare tutte le potenzialità del TBE. Attualmente il mercato dell'espresso è un mercato dominato da operatori presenti a livello mondiale. Portare avanti la strategia di Sernam nel settore dell'espresso significa quindi necessariamente associarsi a un partner storico».

(115) «Le autorità francesi confermano dunque che la loro linea consiste nel cercare, nell'interesse di Sernam, un partner al quale associarsi».

(116) Del resto, entro il 2005, Geodis, che fornisce servizi di trasporto espresso e di messaggeria tradizionale esclusivamente su strada, intende utilizzare la tecnologia TBE sulle lunghe distanze tramite Sernam. Altre imprese di corriere espresso, come TAT Express, hanno avvicinato Sernam esprimendo il proprio interesse per il TBE.

(117) Evitare il monopolio di Sernam. Si ricorda che in Francia Sernam è un pioniere dello sviluppo del trasporto tradizionale di colli per ferrovia con la tecnica TBE dato che, secondo le autorità francesi, è la sola impresa che ha messo in campo un nuovo concetto di *groupage* ferroviario. Tuttavia, secondo le autorità francesi [1] «Sernam non ha una posizione di monopolio sul TBE, nella misura in cui qualsiasi operatore può chiedere a Fret SNFC un servizio equivalente. Fino ad oggi, tuttavia, nessun concorrente di Sernam si è esplicitamente rivolto a Fret. Quest'ultima conferma peraltro di essere pronta a fornire alle stesse condizioni un servizio equivalente a qualsiasi operatore che ne faccia richiesta. Da parte sua, Sernam ha risposto favorevolmente a richieste di collaborazione tecnica sul TBE di un operatore che desiderava accertarne la pertinenza e l'efficienza».

4.15 **Apertura alla concorrenza degli appalti «stampa», «bagagli» e «forniture» della SNCF**

(118) Come hanno indicato nella loro relazione del 17 giugno 2002, le autorità francesi e la SNFC hanno rispettato tutti gli obblighi che avevano assunto. Hanno precisato di aver aperto questi settori alla concorrenza come si erano impegnate con lettere del 4 dicembre 2000 e del 10 aprile 2001. Per rispondere al punto 77 della decisione che ha aperto il procedimento, le autorità francesi citano le date di pubblicazione delle relative gare di appalto sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* e i valori rispettivi.

(119) Sernam forniva le seguenti prestazioni:

— il trasporto di plichi di servizio tra i centri di selezione e smistamento,

— il trasporto di documenti commerciali della *Direction Grandes Lignes*,

— il trasporto dei biglietti *Grandes Lignes*,

— il trasporto di forniture per conto della Direzione del materiale, dell'infrastruttura e degli acquisti,

— il trasporto della stampa quotidiana e dei periodici,

— il trasporto dei bagagli.

(120) Per le prime quattro prestazioni la Commissione è stata informata del rinnovo dei corrispondenti contratti, il che è avvenuto rispettando semplicemente l'impegno assunto verso la Commissione di affidare l'appalto all'esito di gara pubblica.

[1] Lettera delle autorità francesi del 14 aprile 2004, protocollata il 15 aprile 2004 con il n. A/18141.

(121) Per rispettare questo impegno, la SNFC, con lettera del 20 giugno 2001 ha chiesto a Sernam la risoluzione dei contratti seguenti con effetto al 31 gennaio 2002:

— Contratto di trasporto tra Sernam e la SNFC (Direzione del materiale),

— Contratto di trasporto tra Sernam e la SNFC (Direzione dell'infrastruttura),

— Contratto di trasporto tra Sernam e la SNFC (Direzione degli acquisti),

— Contratto tra Sernam e la SNFC per il trasporto dei documenti commerciali della *Direction Grandes Lignes*,

— Contratto tra Sernam e la SNFC per il trasporto dei plichi di servizio,

— Contratto tra Sernam e la SNFC per il trasporto diffuso.

(122) Al contratto tra Sernam e la SNFC relativo al trasporto dei biglietti la lettera suddetta non faceva cenno poiché, essendo stato firmato tardi, la SNFC gli aveva dato direttamente la scadenza del 31 gennaio 2002 come raccomandato dalla Commissione.

(123) Il 20 luglio 2001 i bandi di gara per gli affidamenti sopra ricordati sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*; il termine per la presentazione delle offerte era il 31 agosto 2001.

(124) Evoluzione dal luglio 2001. Due candidati si sono manifestati dopo pubblicazione del bando: Sernam e TCS. La candidatura di TCS non è stata accolta dalla Direzione degli acquisti della SNFC poiché questa impresa poteva rispondere solo in parte alle richieste della SNFC e soprattutto non poteva trattare spedizioni di grande volume e peso. Tenuto conto dell'assenza di nuove candidature accettabili, la SNFC ha chiesto a Sernam, con lettera del 10 ottobre 2001, di considerare nulla la sua precedente lettera del 20 giugno 2001 e prorogare tutti i contratti fino al 31 ottobre 2002.

(125) Con lettera del 19 ottobre 2001, Sernam ha confermato il suo assenso a prorogare i contratti fino al 31 ottobre 2002. Con lettera del 31 gennaio 2002 la Direzione degli acquisti ha prorogato i contratti fino al 31 ottobre 2002.

(126) Evoluzione nel 2002. All'inizio del 2002 è stato pubblicato un invito a presentare candidature in vista di successive gare d'appalto per le seguenti aggiudicazioni entro il 31 ottobre 2002:

— Contratto di trasporto tra Sernam e la SNFC (Direzione materiale),

— Contratto di trasporto tra Sernam e la SNFC (Direzione dell'infrastruttura),

— Contratto di trasporto tra Sernam e la SNFC (Direzione acquisti),

— Contratto tra Sernam e la SNFC per il trasporto dei documenti commerciali della *Direction Grandes Lignes*,

— Contratto tra Sernam e la SNFC per il trasporto dei biglietti,

— Contratto tra Sernam e la SNFC per il trasporto dei plichi di servizio,

— Contratto tra Sernam e la SNFC per il trasporto diffuso.

(127) L'invito a presentare le candidature precisava in particolare le caratteristiche dei flussi di traffico delle merci da trasportare, i criteri di selezione dei candidati, il valore previsto dei contratti, attualizzato a partire dai dati dei primi nove mesi del 2001 e le norme per l'affidamento.

(128) Il mercato è stato suddiviso in quattro segmenti ognuno dei quali dev'essere oggetto di una distinta gara d'appalto per tenere conto della peculiare natura del trasporto, delle sinergie esistenti tra alcuni mercati e dell'esigenza che i mercati «polverizzati» e con volumi ridotti vengano raggruppati con il trasporto di volumi più elevati a carattere industriale, così da beneficiare di un'offerta di servizio competitiva.

(129) Pertanto, ogni appalto richiedeva servizi di trasporto, di messaggeria tradizionale, espresso e di noleggio ed ogni candidato doveva essere in grado di proporre, per ciascuno di questi mercati, l'adempimento di queste prestazioni.

(130) Nell'ambito di questa procedura nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* del 18 febbraio 2002 per tutti gli appalti è stato pubblicato un nuovo bando periodico indicativo accompagnato da un annuncio di consultazione per ciascuno dei quattro lotti seguenti:

— trasporto dei plichi di servizio tra i centri di smistamento,

— trasporto dei documenti commerciali *Grandes Lignes*,

— trasporto dei biglietti *Grandes Lignes*,

— trasporto di forniture (per le direzioni «acquisti» «materiale», «infrastruttura») e trasporto diffuso.

(131) Il termine fissato per le risposte era il 27 marzo 2002. A questa data erano state presentate tre candidature:

— Sernam: per tutti i lotti,

— TCS: per tutti i lotti,

— Chronopost: soltanto per il lotto n. 1.

(132) TCS si è candidata per tutti i gruppi, ma il suo fatturato - inferiore a 100 milioni di euro - non l'autorizzava a fare offerte per il lotto n. 4. Inoltre, in quanto specialista del trasporto di piccoli colli non poteva rispondere alla richiesta di trasportare colli pesanti né al noleggio, come previsto per i colli 2 e 3. TCS poteva dunque essere consultata soltanto per il lotto n. 1 «plichi di servizio».

(133) Chronopost desiderava essere consultato soltanto per il lotto n. 1 «plichi di servizio».

(134) Sernam risultava la sola impresa candidata all'aggiudicazione di tutti i lotti e atta a soddisfare le condizioni richieste per partecipare alle quattro consultazioni.

(135) All'esito della gara, il lotto n. 1 è stato attribuito il 31 luglio 2002 alla società TCS, esterna al gruppo SNFC; la prestazione del servizio è iniziata il 4 novembre 2002. Il valore del contratto è di 4,5 milioni di euro per una durata di tre anni.

(136) Il contratto per il trasporto dei documenti commerciali della *Direction Grandes Lignes*, con un inizio della prestazione il 1° gennaio 2003, è stato firmato il 26 dicembre 2002 con Sernam, per un importo di 2,12 milioni di euro per due anni fermi più un anno rinnovabile (cioè per un massimo di tre anni).

(137) Il contratto per il trasporto dei biglietti della *Direction Grandes Lignes*, con inizio della prestazione il 1° gennaio 2003, è stato firmato con Sernam anch'esso il 26 dicembre 2002, per un importo di 1,57 milioni di euro per due anni fermi più un anno rinnovabile (cioè per un massimo di tre anni).

(138) I contratti di trasporto della direzione del materiale, dell'infrastruttura, della direzione degli acquisti ed il trasporto diffuso, con inizio della prestazione il 1° febbraio 2003, sono stati firmati il 27 febbraio 2003 con Sernam. Inizialmente la durata del contratto era prevista per un massimo di 4 anni, ma tenuto conto della scarsa affluenza di candidati, la SNFC ha deciso di limitare la durata dei contratti a due anni, rinnovabili per un anno (cioè a un massimo di tre anni) prima di indire una nuova gara. L'importo del contratto è di 36,1 milioni di euro alle condizioni del giugno 2002.

(139) Per il trasporto della stampa, un avviso di consultazione è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* dell'8 luglio 2002. Due i candidati: la società BEUGNIET, filiale di BOURGEY MONTREUIL, e Sernam. Poiché BEUGNIET non possiede le strutture adeguate alla dimensione di questo mercato, solo la candidatura di Sernam è stata giudicata ammissibile.

(140) Il trasporto della stampa di competenza della SNFC richiede infatti una grossa organizzazione che copra la quasi totalità del territorio francese e che sia capace di prelevare il prodotto presso gli stampatori-rilegatori e lo trasporti verso le piattaforme di raccolta e di qui provveda ad inoltrarlo rapidamente a 350 agenzie di distribuzione.

(141) Aprendo alla concorrenza il mercato del trasporto della stampa, l'obiettivo della SNFC era di trovare un fornitore che gli avrebbe messo a disposizione la sua rete di raccolta e distribuzione già organizzata per altri tipi di trasporto e non un fornitore sprovvisto di strutture adeguate e obbligato a creare una nuova organizzazione quasi interamente dedicata al trasporto della stampa o a darla in subappalto.

(142) Inoltre, per assicurarsi che i candidati avessero le strutture adatte alla dimensione del mercato si è ritenuto opportuno che il loro fatturato dovesse essere molto superiore al valore del contratto.

Prima della pubblicazione del bando il valore del contratto per il trasporto della stampa era stato stimato intorno ai 29 milioni di euro all'anno. Nel bando, per tener conto di questo requisito, il fatturato minimo richiesto per la partecipazione era fissato a tre volte il valore annuo del contratto, cifra che è risultata superiore a 100 milioni di euro.

(143) Con un fatturato di 24 milioni di euro nel 2001, la società BEUGNIET non soddisfaceva ovviamente i requisiti di ammissibilità.

(144) Pertanto, il nuovo contratto è stato stipulato con Sernam a partire dal 1° febbraio 2003. Per le stesse ragioni relative all'appalto del trasporto di forniture, la sua durata è stata limitata a due anni, con possibilità di rinnovo per un solo anno (cioè tre anni fermi al massimo) prima di indire una nuova gara d'appalto.

(145) Il valore del contratto, calcolato in base ai flussi osservati nel 2002 ascende – per una durata massima di tre anni – a 95,65 milioni di euro alle condizioni economiche del 2002.

(146) Per il trasporto dei bagagli accompagnati della clientela *Grandes Lignes*, un bando di gara è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* del 22 maggio 2002. Hanno risposto quattro imprese, ma solo la candidatura di Sernam è stata dichiarata ammissibile. Sono stati respinti i seguenti candidati.

(147) La società B2S, per essersi candidata soltanto alla gestione del call center dei clienti mentre il bando precisava che l'appalto era indivisibile.

(148) La società TCS, perché non disponeva delle strutture adeguate ai requisiti dell'appalto.

(149) La società FIXEMER, per non avere consegnato il prescritto dossier di candidatura.

(150) Essendo il solo candidato ammissibile, il nuovo contratto con Sernam è stato stipulato a partire dal 1° aprile 2003 per una durata limitata anch'essa a due anni fermi, con la possibilità di una diminuzione di un anno prima di una nuova gara. Il valore del contratto, calcolato in funzione dei flussi osservati nel 2002, è di 40,3 milioni di euro ai prezzi del 2002 per una durata massima di tre anni. Le autorità francesi hanno poi informato la Commissione che l'invito a manifestare interesse relativo al lotto n. 4 comportava il requisito di un fatturato minimo che TCS non aveva. Il requisito del fatturato si imponeva per il fatto che il lotto n. 4 riguarda il trasporto di articoli molto voluminosi per uso industriale (assali di TGV, traversine ecc.) e richiede l'intervento di imprese aventi fatturato e risorse conseguenti. In funzione delle informazioni fornite, occorre fare anche una distinzione tra il lotto 4, i lotti 2 e 3, ed il lotto 1. Come si è detto sopra, il lotto 4 riguarda trasporti di grande volume per scopi industriali, i lotti 2 e 3 trasporti di «messaggeria pesante» e «il noleggio», mentre il lotto 1 riguarda il trasporto di «plichi di servizio». Poiché TCS è specializzata nel trasporto di piccoli colli, poteva essere consultata per la prestazione relativa al lotto 1 «plichi di servizio» ed effettivamente ad essa è stato aggiudicato il lotto 1. Poiché Sernam è restata di conseguenza la sola società che aveva espresso interesse e che possedeva i requisiti prescritti per i lotti 2, 3 e 4, i contratti sono stati conclusi con questa impresa.

(151) Le autorità francesi hanno anche informato la Commissione che il fatto che Sernam avesse espresso interesse per tutti i lotti non ha in alcun modo influito in senso favorevole all'affidamento dei tre lotti.

(152) Conclusione. Il valore dei cinque contratti stipulati con Sernam si aggira, sulla base delle previsioni di traffico, intorno a 175,74 milioni di euro. Nella decisione del 23 maggio 2001 la Commissione segnalava che i contratti rappresentavano, su undici mesi dell'esercizio 2000, un valore di circa 55,3 milioni di euro, pari a 181 milioni di euro su tre anni. Considerando il fatto che il mercato relativo ai plichi di servizio non è stato ripreso da Sernam (4,5 milioni di euro su tre anni), il raffronto dei due importi fa emergere un ribasso molto lieve a prezzi correnti, nonostante l'andamento generale dei prezzi.

(153) Pertanto, dalle informazioni e dai giustificativi allegati risulta che le autorità francesi hanno effettivamente mantenuto il loro impegno di aprire alla concorrenza i mercati «forniture», «stampa» e «bagagli», tramite gare d'appalto trasparenti e regolari. Benché una sola di queste gare si sia concretata nel cambiamento del fornitore, l'apertura di questi mercati alla concorrenza permette oggi di confermare che i contratti stipulati tra Sernam e la SNFC non si configurano in alcun caso come aiuti, ai sensi dell'articolo 87 del trattato.

5. RIASSUNTO DEGLI SVILUPPI INTERVENUTI DOPO LA DECISIONE SERNAM 1

(154) Si riassumono le nuove circostanze intervenute dopo la decisione Sernam 1:

a) Geodis non ha rilevato il 60 % di Sernam come previsto, ma soltanto il 15 %; lo stesso ha fatto COGIP che ha acquisito 15 % di Sernam;

b) il 15 % acquisito da Geodis e COGIP è stato retrocesso alla SNFC in seguito all'apertura del procedimento da parte della Commissione, decisione che ha determinato la risoluzione del secondo protocollo che la SNFC aveva firmato rispettivamente con Geodis e COGIP;

c) la SCS Sernam è stata trasformata in società per azioni (in modo da permettere l'assunzione di una partecipazione fino al 15 % da parte di Geodis, con la conseguenza che Geodis non è più interamente responsabile di Sernam);

d) la durata della ristrutturazione è prorogata di uno o due anni (dal 2004 al 2005-2006);

e) l'importo dell'aiuto deve aumentare di 41 milioni di euro;

f) secondo gli autori dell'esposto, Sernam continua a praticare prezzi aggressivi, mentre le autorità francesi affermano il contrario;

g) le autorità francesi affermano di aver rispettato gli obblighi relativi al numero di sedi operative da chiudere, alla riduzione del personale e alla riduzione del fatturato come previsto nella decisione Sernam 1;

h) le autorità francesi affermano di aver osservato l'obbligo di apertura alla concorrenza dei contratti di trasporto tra la SNFC e Sernam;

i) Sernam sviluppa una nuova gamma di servizi espresso;

j) la gamma dei servizi espresso si raccorda allo sviluppo di un concetto innovativo del TBE, capace di operare in un nuovo settore di mercato, che può ancora essere potenziato e che quindi genera sovracapacità, in controtendenza rispetto ai servizi di *groupage*/di messaggeria tradizionale di Sernam, che rappresentano segmenti del mercato in ristagno o in declino. Infatti, l'autotrasporto, che di norma costituisce lo strumento essenziale per d'inoltro della merce (a *groupage* o frazionato), è un settore in sovracapacità strutturale, anche se oggi lo si considera in equilibrio in seguito all'allargamento dell'Unione a nuovi paesi.

(155) È opportuno ricordare che il costo iniziale della ristrutturazione era di 515 milioni di euro [1]. La Francia intende aumentare l'aiuto iniziale alla ristrutturazione (di 448 milioni di euro) di 41 milioni di euro così da raggiungere complessivamente la cifra di 489 milioni di euro.

6. VALUTAZIONE GIURIDICA DELL'AIUTO

6.1 Esistenza dell'aiuto

(156) A norma dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

(157) Benché ricorrano tuttora le circostanze che hanno caratterizzato la decisione Sernam 1, la Commissione deve assicurarsi che tutte le misure attuate o da attuare prima o dopo il 23 maggio 2001, soddisfino effettivamente i quattro requisiti stabiliti dall'articolo 87, paragrafo 1. Nel far questo, essa deve anche tenere conto dell'evoluzione del diritto comunitario ed in particolare della sentenza della Corte nella causa «*Stardust Marine*» [2].

(158) Infatti, secondo questa sentenza, quando si debba accertare se ricorra uno dei quattro criteri di cui all'articolo 87, paragrafo 1 (il criterio delle «risorse statali») è necessario verificare se la decisione di procedere al versamento di una nuova sovvenzione sia imputabile allo Stato.

6.1.1 *Risorse pubbliche*

(159) Secondo la descrizione fatta sopra, si deve constatare che la SNFC, in quanto EPIC, è un'impresa pubblica ai sensi della direttiva 2000/52/CE della Commissione del 26 luglio 2000 che modifica la direttiva 80/723/CEE del 25 giugno 1980 relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le imprese pubbliche [3], dato che i pubblici poteri possono esercitare direttamente o indirettamente un'influenza dominante sulla SNFC, a motivo dei rapporti di proprietà, o per meccanismi di partecipazione finanziaria o tramite le norme chi la disciplinano.

(160) Di conseguenza, i 503 milioni di euro e i 41 milioni di euro che la SNCF/lo Stato francese ha versato a Sernam rappresentano risorse pubbliche.

6.1.2 *Imputabilità allo Stato*

(161) Ciò chiarito, esiste la forte presunzione che la SNFC agisca sotto il controllo dello Stato. Questa presunzione si basa su diversi «indizi» individuati dalla Corte nella citata sentenza «*Stardust Marine*» [4].

---

[1] Questo importo era coperto nella misura di 448 milioni di euro dagli aiuti alla ristrutturazione e nella misura di 67 milioni di euro dal conferimento di Geodis.

[2] Sentenza del 16 maggio 2002 nella causa C-482/99, Francia c/ Commissione, Raccolta p. I-4397.

[3] GU L 193 del 29.7.2000, pag. 75.

[4] La Corte afferma al punto 52 della motivazione che:«… il solo fatto che un'impresa pubblica si trovi sotto il controllo dello Stato non è sufficiente per imputare a quest'ultimo misure adottate da tale impresa, quali i provvedimenti di sostegno finanziario di cui trattasi. Resta ancora da verificare se le autorità pubbliche debbano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tali misure».
La Corte aggiunge che l'imputabilità allo Stato di un provvedimento di aiuto adottato da un'impresa pubblica può essere ricavata dal riscontro di una serie di «indizi», quali in particolare «le esigenze dei pubblici poteri, l'integrazione dell'impresa nelle strutture dell'amministrazione pubblica, la natura delle sue attività e l'esercizio di queste sul mercato in normali condizioni di concorrenza con gli operatori privati, lo status giuridico dell'impresa, ossia il fatto che questa sia soggetta al diritto pubblico ovvero al diritto comune delle società, l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche sulla gestione dell'impresa, ovvero qualsiasi altro indizio che indichi, nel caso concreto, un coinvolgimento delle autorità pubbliche ovvero l'improbabilità di una mancanza di coinvolgimento nell'adozione di un provvedimento, tenuto conto anche dell'ampiezza di tale provvedimento, del suo contenuto ovvero delle condizioni che esso comporta».

a) Sui 18 membri del consiglio d'amministrazione della SNFC, sette rappresentano direttamente le autorità pubbliche, concretando in tal modo una tutela di indubbia intensità esercitata dalle autorità pubbliche (vero è che questi sette membri del Cda non rappresentano la maggioranza);

b) lo statuto giuridico di EPIC, che non è soggetta al diritto comune delle società, mette la SNFC in una posizione che gli permette di esercitare le sue attività libera dai normali vincoli della concorrenza con operatori privati;

c) inoltre, grazie al suo status di EPIC, che lo mette al riparo da procedure di fallimento e insolvenza, la Commissione constata, alla luce della sua comunicazione sugli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie ([1]), che la SNFC dispone della garanzia illimitata dello Stato e può così ottenere sul mercato condizioni di finanziamento più favorevoli di quanto possano disporre le imprese soggette al diritto delle società ([2]). Posto che la SNCF eroga capitali di rischio assistiti da garanzie illimitate – e non remunerate – a un'impresa in difficoltà finanziarie come Sernam, impresa che opera in un mercato concorrenziale (*groupage*/messaggeria/autotrasporto), deve ritenersi, alla luce della precitata comunicazione, che tale garanzia si concreti in un vantaggio dell'impresa beneficiaria ([3]). Ancorché lo Stato non effettui pagamenti in virtù di tale garanzia, si è in presenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, fin dal momento in cui detta garanzia è prestata;

d) Infine, secondo il punto 15. degli Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà, «gli aiuti alla ristrutturazione (…) possono essere erogati da holding di Stato o da Società d'investimento finanziate (d) con fondi pubblici» secondo il punto 17. «quando le risorse vengono fornite o garantite dallo Stato ad un'impresa in difficoltà finanziaria, è da ritenere probabile che gli apporti finanziari contengano elementi di aiuto di Stato».

(162) Tanto premesso, la Commissione ritiene che la concessione di finanziamenti pubblici da parte della SNFC a Sernam sia imputabile allo Stato francese e che le garanzie statali accordate alla SNFC siano costitutive di aiuti.

6.1.3 *Gli altri requisiti di cui all'articolo 87, paragrafo 1*

(163) *Applicazione degli altri criteri di cui all'articolo 87, paragrafo 1.* Infine, secondo le informazioni a sua disposizione, la Commissione ritiene che gli altri elementi costitutivi o no di aiuti di Stato, come constatati nella decisione Sernam 1, sono sempre presenti. Pertanto, conserva tutta la sua validità la valutazione giuridica svolta nella decisione Sernam 1 in ordine alla effettiva esistenza di aiuti pubblici per la ristrutturazione di Sernam; secondo tale valutazione:

— la cooperazione logistica tra la SNFC e la SCS Sernam dal 1º febbraio 2000 non costituisce aiuto di Stato, e

— le altre misure (l'assistenza commerciale ed il ripristino della redditività) costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1.

(164) Di conseguenza, la Commissione constata che i provvedimenti che sono stati o che saranno adottati prima o dopo il 23 maggio 2001 nel quadro della ristrutturazione di Sernam costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

6.2 **Fondamento giuridico della valutazione dell'aiuto**

(165) Come precisato nella decisione che apre il procedimento, la Commissione analizzerà qui di seguito i fatti nuovi per accertare in quale misura siano o no conformi alla decisione Sernam 1.

(166) Inoltre verificherà in quale misura tutta la nuova situazione - rispetto a quella cui si riferisce la decisione Sernam 1 - sia compatibile con gli orientamenti comunitari, in particolare in relazione al principio dell'aiuto *una tantum*.

([1]) GU C 71 dell'11 marzo 2000, pag. 14.

([2]) La comunicazione di cui alla nota precedente dispone infatti al punto 2.1.1 che, in linea di massima, le garanzie statali ricadono pienamente nella previsione dell'articolo 87, par. 1 «qualora pregiudichino il commercio tra gli Stati membri e qualora non sia versato per esse alcuni corrispettivo rispondente alle normali condizioni commerciali». Al punto 2.1.2. la comunicazione rileva che «Il beneficio derivante dalla garanzia statale risiede nel fatto che il relativo rischio viene assunto dallo Stato. Tale assunzione del rischio dovrebbe in linea di principio essere remunerata con un adeguato corrispettivo. L'eventuale rinuncia al corrispettivo stesso comporta una perdita di risorse per lo Stato e nel contempo un beneficio per l'impresa. Di conseguenza un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, può comunque sussistere anche nei casi in cui non venga effettuato alcun versamento in esecuzione della garanzia prestata. L'aiuto deve considerarsi concesso nel momento in cui viene prestata la garanzia e non quando la garanzia venga fatta valere o il garante provveda al pagamento». Al punto 2.1.3 rileva che «La Commissione considera aiuti di Stato concessi in forma di garanzia anche le condizioni di finanziamento preferenziali ottenute da imprese il cui regime giuridico 1) escluda il fallimento o altre procedure concorsuali, 2) preveda esplicitamente la concessione di garanzie statali 3) preveda il ripianamento delle perdite da parte dello Stato».

([3]) I mercati di cui trattasi sono mercati aperti alla concorrenza, e quindi non mercati impermeabili alla concorrenza in via di diritto o di fatto nei quali lo Stato possa imporre oneri o contratti di diritto pubblico, grazie ai quali un'impresa potrebbe, in certi casi, fruire di una compensazione finanziaria versata dallo Stato.

6.3 **Compatibilità**

6.3.1 *Struttura dell'analisi*

(167) In primo luogo si esaminerà in quale misura l'aiuto di 503 milioni di euro, autorizzato nel 2001, sia stato corrisposto in modo abusivo o se tale analisi conduca ad accertare se l'aiuto – illegale – supplementare di 41 milioni di euro sia compatibile.

(168) In secondo luogo, saranno individuati gli obblighi di cui alla decisione del 2001 che sono stati osservati. Alla luce di questi elementi si verificherà nuovamente se Sernam avesse i requisiti per beneficiare di un aiuto alla ristrutturazione nonché se vi sia la possibilità che l'impresa ritorni redditività economico-finanziaria.

(169) Da ultimo saranno indicate le misure che la Commissione intende adottare per prevenire distorsioni della concorrenza e garantire che l'entità dell'aiuto autorizzato dalla presente decisione sia limitata al minimo.

6.3.2 *Concessione abusiva dell'aiuto autorizzato dalla decisione Sernam 1*

(170) In primo luogo la Commissione non può accettare la tesi delle autorità francesi secondo la quale l'intervenuta inefficacia del primo protocollo d'accordo del 21 aprile 2000 tra SNFC e Geodis non sarebbe imputabile né a Geodis, né alla SNFC, né alle autorità francesi, in base al rilievo che la decisione Sernam 1 non sarebbe stata definitiva prima del 30 giugno 2001, termine ultimo per l'estensione dell'accordo tra la SNFC e Geodis.

(171) In realtà, la decisione Sernam 1 è stata notificata alle autorità francesi il 23 maggio 2001 cioè più di un mese prima del termine per l'estensione del protocollo tra SNFC e Geodis ([1])

(172) Si ricorda che l'articolo 254, paragrafo 3, del trattato prevede che « … le decisioni sono notificate (dalla Commissione) ai loro destinatari e hanno efficacia in virtù di tale notificazione». Inoltre, l'articolo 242 del trattato prevede che «i ricorsi proposti alla Corte di giustizia non hanno effetto sospensivo. Tuttavia, la Corte può, quando reputi che le circostanze lo richiedano, ordinare la sospensione dell'esecuzione dell'atto impugnato».

(173) Ciò premesso, la decisione notificata alla Francia il 23 maggio 2001 doveva essere applicata a partire da tale data, cioè dalla data in cui aveva acquistato efficacia. In altri termini, la Francia poteva scegliere:

— o di dare completa (ed immediata) applicazione alla decisione del 23 maggio 2001 per potere versare l'aiuto autorizzato, nel qual caso avrebbe dovuto fare applicare il protocollo d'accordo tra la SNFC e Geodis dato che ne aveva ancora il tempo;

— oppure non versare l'aiuto autorizzato il 23 maggio 2001 e, se necessario, notificare le nuove condizioni di concessione.

(174) Risulta invece che la Francia non ha scelto nessuna delle due alternative; ha invece iniziato a versare l'aiuto, omesso di applicare correttamente la decisione Sernam 1 (e conseguentemente il protocollo) ed omesso anche di notificare i cambiamenti delle condizioni di concessione dell'aiuto in violazione della decisione Sernam 1 e dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

(175) La Commissione ritiene pertanto che la mancata applicazione della decisione Sernam 1 e, quindi, la mancata applicazione del protocollo d'accordo tra SNFC e Geodis, come pure la concessione illegale di una parte dell'aiuto – che è stato corrisposto in condizioni non previamente approvate dalla Commissione – sono inadempienze imputabili alla Francia, destinataria della suddetta decisione.

(176) Proprio a causa della mancata applicazione del protocollo d'accordo da parte delle autorità francesi la decisione Sernam 1 non risulta osservata correttamente in relazione ai seguenti aspetti:

— al primo protocollo d'accordo, poi prorogato, l'acquisto di Sernam nella misura del 60 % da parte di Geodis si è ridotto alla semplice acquisizione del 15 % (la stessa percentuale di partecipazione è stata successivamente acquistata da COGIP),

— alla conclusione di un secondo accordo tra SNFC e Geodis/COGIP ([2]), La sua inefficacia nei confronti della Commissione ha determinato l'attivazione della clausola risolutiva del contratto tra SNFC e Geodis/COGIP rispettivamente. Di conseguenza, il 15 % di Sernam acquisito rispettivamente da Geodis e COGIP è tornato di proprietà della SNFC, che è ridiventata proprietaria di Sernam al 100 %,

— alla trasformazione di Sernam in società in accomandita semplice (SCS) allo scopo di rendere Geodis illimitatamente responsabile dei debiti di Sernam. A questo va aggiunto il trasferimento del rischio – che Geodis doveva accollarsi – a carico della SNFC, che riguarda 1) il valore degli investimenti necessari per il risanamento di Sernam, 2) l'adeguata riduzione degli onere di gestione di Sernam e 3) la consistente defezione della clientela durante questo periodo d'incertezza finanziaria,

— al mancato versamento di 67 milioni di euro da parte di Geodis,

— al parziale versamento dell'importo degli aiuti autorizzati dalla decisione Sernam 1, mentre le condizioni cui era subordinata detta decisione non erano più soddisfatte,

([1]) Il protocollo risultava quindi pienamente operativo e le autorità francesi avrebbero dovuto applicarlo (anche se al 23 maggio 2001 Geodis era già incorsa in varie difficoltà finanziarie).

([2]) Si tratta ovviamente del secondo accordo stipulato tra SNCF e Geodis, e del primo accordo tra la SNCF e COGIP.

— alla concessione di aiuti supplementari nella misura di 41 milioni di euro, motivata principalmente dal ritardo del partenariato di Sernam – Geodis, concessione di cui le autorità francesi hanno informato la Commissione soltanto nella relazione annuale del 17 giugno 2002, mentre per l'aiuto supplementare sarebbe stata necessaria un nuova notifica dell'intero dossier,

— alla proroga del piano di ristrutturazione, inizialmente prevista sul periodo dal 1999 al 2004, e che deve ora concludersi nel 2005-2006 (termine previsto per il risanamento della situazione finanziaria di Sernam), con un ritardo di due anni sulle previsioni.

(177) Ora secondo i pertinenti orientamenti comunitari ([1]) «l'impresa deve attuare pienamente il piano di ristrutturazione presentato alla Commissione e da questa approvato, assolvendo qualunque altro obbligo previsto nella decisione della Commissione. La Commissione considera il non rispetto del piano o delle obbligazioni come un abuso dell'aiuto».

(178) In base alle precedenti considerazioni, la Commissione conclude, da un lato, che la decisione Sernam 1 del 23 maggio 2001 non è stata osservata, in relazione agli aspetti qui sopra elencati e, d'altro lato, conferma che tale inosservanza costituisce un abuso dell'aiuto ai sensi dell'articolo 1, lettera g) del regolamento (CE) n. 659/1999 e del punto 43 dei pertinenti orientamenti comunitari.

(179) Ne consegue che l'aiuto supplementare di 41 milioni di euro erogato da SNCF a Sernam, che è una conseguenza diretta di questa applicazione abusiva (visto che è stato versato a causa del ritardo con cui è stata realizzata l'alleanza con Geodis), deve essere dichiarato incompatibile con il trattato e deve essere restituito nelle forme prescritte (maggiorato degli interessi).

6.3.3 *Comportamenti conformi alla decisione Sernam 1*

(180) La Commissione osserva peraltro che le autorità francesi hanno realizzato molti dei loro obiettivi osservando la decisione Sernam 1. Ad esempio, hanno ammesso altri operatori agli appalti della SNCF.

(181) Inoltre la Francia ha rispettato la decisione Sernam 1 per quanto riguarda la chiusura di un certo numero di punti di smistamento di Sernam, le loro riorganizzazioni, la formazione dei dipendenti, la riduzione degli organici, la messa in atto progressiva di un nuovo piano di trasporto, la migrazione del sistema informatico verso quello di Geodis, la riduzione del 18 % del fatturato tra il 2000 e il 2005, il mancato conferimento da parte dello Stato dei 67 milioni di euro che Geodis non potrà conferire a Sernam, un nuovo profilo delle attività dell'impresa nel senso che Sernam si sta riorientando verso la messaggeria espresso e, soprattutto, la prestazione di un servizio innovativo, imperniato sul settore ferroviario, grazie alla combinazione della nuova gamma di servizi espressi e del TBE, che andrà ad occupare un segmento di mercato nuovo, le cui potenzialità devono ancora essere pienamente sfruttate.

(182) Inoltre, al punto 3.2.4. degli orientamenti, la Commissione precisa le condizioni alle quali un piano di ristrutturazione può essere modificato.

(183) Nel quadro del presente dossier, la Commissione constata che:

— fatta eccezione per la vendita di Sernam che (ancora) non è stata effettuata, la ristrutturazione, quale inizialmente prevista, è tuttora sostanzialmente in atto secondo il piano iniziale. Si tratta essenzialmente di riorganizzare il piano di trasporto, riorganizzare e ridurre il numero delle sedi operative, il fatturato e il personale come previsto nel piano iniziale (ed andando anche oltre le riduzioni previste nella decisione Sernam 1), nonché di orientare l'attività dell'impresa verso strumenti dotati di caratteristiche innovative (TBE),

— le difficoltà dell'impresa constatate prima del 23 maggio 2001 sono necessariamente invariate,

— resta immutabile l'obiettivo della ristrutturazione, cioè il ripristino della redditività,

— il periodo di ristrutturazione raccomandata inizialmente ha subito un ritardo di soli uno-due anni,

— dato che è stato avviato un procedimento nei confronti di questo aiuto, la Commissione riesamina la situazione globale del 2001 alla luce della sua evoluzione fino al 2003-4.

(184) In base a queste considerazioni, la Commissione conclude che l'aiuto oggetto della presente decisione soddisfa i criteri del punto 3.2.4. dei citati orientamenti comunitari. Di conseguenza, l'aiuto esaminato non costituisce un nuovo aiuto alla ristrutturazione e ad esso non si applica il principio dell'aiuto *una tantum*.

6.3.4 *Ammissibilità agli aiuti per la ristrutturazione*

(185) La Commissione conferma le considerazioni contenute nella decisione Sernam 1 per quanto riguarda l'ammissibilità di Sernam agli aiuti alla ristrutturazione, considerazioni sulle quali non ha espresso alcun dubbio nella decisione di avviare il procedimento nel caso C 32/03. Nei punti da 82 a 87, la decisione Sernam 1 contiene considerazioni in merito alle nozioni di impresa in difficoltà, di impresa recentemente creata, e dell'aiuto *una tantum*.

([1]) Punto 43 dei citati orientamenti, GU C 288 del 9.10.1999, pag. 2.

(186) Benché Sernam sia stata successivamente ritrasformata da SCS in Spa e benché la sua privatizzazione non sia più un elemento costitutivo del dossier, l'analisi dell'ammissibilità resta immutata. Questo è in particolare dovuto al fatto che le difficoltà dell'impresa osservate prima del 23 maggio 2001 restano necessariamente invariate e che l'obiettivo della ristrutturazione resta anch'esso immutato.

6.3.5 *Ripristino della redditività*

(187) Benché la privatizzazione di Sernam non abbia avuto luogo come previsto nella decisione Sernam 1, questa ha continuato a realizzare vari aspetti del piano di ristrutturazione iniziale, pur aggiungendovi una serie di elementi nuovi, i quali attestano che è in corso un vero cambiamento e che confortano la prospettiva di un ripristino della redditività a termine.

(188) Riorganizzazione delle sedi operative. Questa riorganizzazione risulta effettivamente un fattore decisivo per il ripristino della redditività di un'impresa come Sernam. Le ragioni invocate dalle autorità francesi e illustrate in precedenza, in relazione alla struttura delle sue sedi, alla loro localizzazione geografica e al loro numero eccessivo testimoniano della necessità di una razionalizzazione intesa a rendere più efficiente l'attività e diminuire il costo delle operazioni future.

(189) Riduzione del personale. La riduzione del numero dei dipendenti è stata effettivamente cospicua; i dipendenti passano da 5 050 nel 1999 a 2 530 nel 2005; l'operazione permetterà di realizzare importanti economie e darà a Sernam la flessibilità necessaria per realizzare i suoi obiettivi innovativi.

(190) Sistema informatico. Con l'assistenza di Geodis, Sernam ha trasferito il suo sistema informatico verso due nuovi programmi applicativi («Aanael» e «Alizée 2000») che ottimizzeranno le operazioni future.

(191) La gamma «Xpress». La nuova gamma di servizi espressi ha permesso di predisporre una tipologia di prodotti che vengono inoltrati con modalità di trasporto diverse, ma tutti con i vantaggi dell'espresso. Sernam ha cioè abbracciato una concezione moderna dell'impresa, come raccomandato dagli esperti, con prospettiva di attività proficua in un mercato con grande potenziale di crescita.

(192) Il TBE. Inoltre, il riorientamento delle attività attorno alla gamma «espresso» certificata ha consentito a Sernam di ancorare il suo nuovo piano di trasporto stradale a uno strumento fortemente innovativo come il TBE. La combinazione tra la «gamma espressa» e il TBE permette oggi a Sernam di realizzare […] milioni di euro su un fatturato di […] milioni di euro nel *groupage*. Inoltre, il TBE, in combinazione con la nuova gamma espressa sembra corrispondere in tutto e per tutto alla logica raccomandata dagli esperti, al fine di rendere attraente il trasporto per ferrovia. Essendo il TBE redditizio su distanze minime di 400 km ed essendo la sua velocità comunque superiore ai limiti di velocità sulle strade, il TBE dovrebbe risultare competitivo rispetto al trasporto su autocarri sulle lunghe distanze (anche se sembrano necessarie almeno due fermate per lo scarico) ([1]). La competitività del TBE dovrebbe ancora aumentare in caso di ulteriori limitazioni di velocità sulla strada a livelli inferiori a quello attualmente autorizzato per gli autocarri di piccole o medie dimensioni.

(193) Il successo del TBE, che, secondo le autorità francesi sarebbe garantito, dimostra che questo strumento risponde ad una vera necessità sul mercato francese.

(194) Questo interesse è uno degli indizi che la diversificazione iniziata da Sernam al fine di specializzarsi gradualmente nel trasporto di messaggeria via il TBE può effettivamente avere un futuro economico. La tendenza alla regionalizzazione del mercato della messaggeria e dell'espresso in Francia potrebbe spiegare l'interesse che suscita il TBE che opera per definizione soltanto su lunghe distanze. È inoltre da considerare che la liberalizzazione del mercato ferroviario, iniziata dalla Commissione, dovrebbe, a termine, permettere a Sernam di posizionarsi su un nuovo segmento di mercato internazionale. In tale scenario (che sia di dimensioni nazionali o internazionali) e tenuto conto delle condizioni imposte dalla presente decisione, Sernam dovrà attivare uno o più partenariati con altre imprese per realizzare i suoi obiettivi.

(195) Redditività globale di Sernam. Sernam è riuscita a eliminare quasi interamente, grazie ai propri sforzi di ristrutturazione, il fabbisogno di 67 milioni di euro che Geodis avrebbe dovuto portare alla ristrutturazione. Questo dimostra che Sernam è stato capace, in modo autonomo, di portare a termine una parte cospicua della riorganizzazione prevista, cosa che gli sarà di grande vantaggio in particolare per la gestione futura dei BFR.

(196) Inoltre, le previsioni del piano industriale in termini di risultato economico di Sernam appaiono plausibili, tenuto conto delle altre razionalizzazioni compiute dall'impresa, in particolare in termini di località (numero, localizzazione e struttura), di personale, di attività, di BFR e tenuto conto degli strumenti innovativi che ha sviluppati e realizzati (la gamma espressa e il TBE) delle partnership industriali che Sernam intende realizzare (e che costituiscono una delle condizioni cui la presente decisione subordina l'espansione delle sue attività ferroviarie non soltanto al livello TBE del mercato espresso nazionale ma anche dell'espresso internazionale, che ha registrato una crescita eccezionale in questi ultimi anni e che apre interessanti prospettive per il futuro.

([1]) Una prima fermata per trasferire la merce dal camion al TBE alla partenza, e una seconda, all'arrivo, per trasferire le merci sull'automezzo.

(197) Anche in mancanza dell'aiuto supplementare di 41 milioni di euro, la Commissione ritiene che Sernam sia in grado di portare a compimento con successo la sua ristrutturazione nei termini prescritti. Infatti, benché Sernam usufruisca soltanto di una parte degli aiuti autorizzati dalla decisione Sernam 1, il risultato per l'anno 2003 è già leggermente migliore del previsto (-85 milioni di euro prima delle tasse nel 2003 contro -87 previsti) e dovrebbe andare in equilibrio, come previsto nel business plan, intorno al 2005-2006.

(198) Tenuto conto di tutti i fattori qui ricordati, la Commissione ritiene che Sernam possa ripristinare la sua redditività finanziaria sostenibile entro termini ragionevoli, come annunciato dalle autorità francesi.

6.3.6 *Misure che evitano le distorsioni della concorrenza: la riduzione delle capacità*

(199) Secondo le indicazioni delle autorità francesi Sernam ha già ridotto sostanzialmente le sue capacità e prevede riduzioni addizionali rispetto a quelle previste dalla decisione Sernam 1 da oggi fino al termine del periodo di ristrutturazione (2005-2006) in termini di chiusura di sedi operative, di riduzione di organico e di fatturato. Per di più Sernam si orienta dal trasporto di collettame/messaggeria tradizionale verso la messaggeria espressa e si sta parimenti orientando dall'autotrasporto ad un nuovo strumento di trasporto ferroviario (il TBE). Il TBE opera in un nuovo settore di mercato che non ha capacità eccedenti e che apre robuste prospettive di ulteriore sviluppo tanto a livello nazionale che internazionale. Le autorità francesi hanno quindi soddisfatto una serie di requisiti di cui alla decisione Sernam 1.

6.3.7 *Misure che evitano le distorsioni della concorrenza: contropartite specifiche*

(200) Al riguardo, la Commissione osserva, in primo luogo, che:

— è necessario adottare misure in grado di controbilanciare, per quanto possibile, l'impatto negativo dell'aiuto sui concorrenti;

— per le imprese concorrenti, la limitazione o la forzata riduzione della presenza di Sernam sui mercati nei quali essa opera rappresenta una contropartita,

— le contropartite potranno assumere forme diverse, a seconda che l'impresa operi o no su un mercato caratterizzato da eccesso di capacità.

(201) In secondo luogo, la Commissione osserva quando segue:

(202) I mercati interessati. La Commissione constata che i principali mercati sui quali opera Sernam sono i mercati nazionali francesi del *groupage* (collettame), della messaggeria tradizionale e dell'espresso. Elemento essenziale di questi mercati sono sia il trasporto su strada che quello per ferrovia.

(203) Il trasporto ferroviario (TBE). In relazione allo sviluppo del collettame e della messaggeria espressa trasportati per ferrovia (concetto TBE), le autorità francesi hanno confermato alla Commissione che «Sernam non ha il monopolio del TBE nella misura in cui qualsiasi operatore può richiedere a Fret SNFC un servizio equivalente. Fino ad oggi, tuttavia, nessun concorrente di Sernam ha formulato domande esplicite a Fret SNFC. Quest'ultima conferma peraltro la propria disponibilità a fornire alle stesse condizioni un servizio equivalente a qualsiasi operatore che ne faccia richiesta. Da parte sua, Sernam ha risposto favorevolmente a richieste di collaborazione tecnica sul TBE di un operatore che desiderava accertarne la pertinenza e l'efficienza.»

(204) Il collettame trasportato per ferrovia, come praticato da Sernam tramite il TBE e la nuova gamma espressa è un mercato nuovo tutto da sviluppare che non presenta sovracapacità strutturali. Tenendo conto anche del fatto che le autorità francesi hanno fornito le necessarie assicurazioni che Sernam non usufruirà di un monopolio su questo mercato, la Commissione ritiene che Sernam non debba fornire contropartite per l'aiuto su questo segmento e che possa continuare ad espandersi in esso.

(205) Il trasporto su strada. Per contro, il trasporto su strada è in sovracapacità strutturale in tutta l'Europa, quindi anche in Francia. Inoltre, il mercato francese del collettame tradizionale è considerato stagnante e quello del trasporto di colli normalizzati in declino.

(206) Le parti interessate segnalano che il mercato è gravemente colpito dalla chiusura di molte imprese sul mercato rilevante in Francia, chiusure più numerose di quelle dell'anno precedente e che esso è anche caratterizzato da un'aspra concorrenza sui prezzi, praticata in particolare da Sernam.

(207) Il *groupage* (collettame) e l'espresso. Sernam è un attore importante sul mercato del collettame/della messaggeria tradizionale e soprattutto dell'espresso in Francia e detiene una quota di mercato significativa sopravanzando un gran numero di altri operatori.

(208) Applicazione abusiva dell'aiuto. Inoltre, tenuto conto dell'applicazione abusiva dell'aiuto, come constatato in precedenza, e del prolungamento dei tempi del piano di ristrutturazione, la Commissione ritiene che Sernam debba fornire una contropartita particolare ritirandosi permanentemente dai settori di mercato sostanzialmente colpiti da sovracapacità, così da giustificare l'autorizzazione di una parte dell'aiuto in oggetto.

(209) Infatti, la concessione di aiuti di Stato in mercati in sovracapacità strutturale o in declino avrebbe come conseguenza immediata di permettere ad un'impresa – che avrebbe dovuto cessare l'attività per il manifestarsi delle difficoltà – di occupare artificialmente quote di mercato estremamente ambite a detrimento di imprese concorrenti e finanziariamente sane. Quindi occorre evitare che l'aiuto abbia l'effetto indesiderabile di eliminare dal mercato ad alto indice di competizione le imprese finanziariamente sane a profitto di quelle che risultano incapaci di sopravvivere con i loro mezzi.

(210) In quest'ottica, la Commissione ritiene che Sernam debba disimpegnarsi stabilmente dalle attività esercitate nei settori di mercato caratterizzati da sovracapacità, nel suo caso specifico, dal settore del trasporto a collettame/della messaggeria tradizionale su strada.

(211) La Commissione ritiene che l'aver iniziato questo ritiro non sia sufficiente e che Sernam dovrà portare avanti questo processo in via permanente. È per questo che la Commissione reputa necessario imporre condizioni che 1) permetteranno a Sernam di procedere nel senso di una diversificazione innovativa verso un settore di mercato in pieno sviluppo (cioè non caratterizzato da sovracapacità) e 2) permetteranno, nei settori in sovracapacità, ristagno o declino, di sostituire i servizi prestati da Sernam con i servizi prestati da altri operatori (con il conseguente effetto di rendere disponibili le quote di mercato detenute da Sernam in questi segmenti). Le condizioni sono le seguenti:

— Sernam potrà sviluppare soltanto i servizi di inoltro di messaggeria per via ferroviaria (con l'ausilio del TBE). A tale riguardo, la SNFC offrirà a qualsiasi altro operatore che ne faccia richiesta condizioni identiche a quelle accordate a Sernam per lo sviluppo del trasporto di merci per ferrovia a mezzo TBE.

— Dal canto suo, Sernam dovrà, nei due anni successivi alla data di notifica della presente decisione, sostituire completamente i suoi mezzi e servizi di autotrasporto con mezzi e servizi di trasporto su strada prestati da una o più imprese nelle quali SNCF non detenga la maggioranza del capitale.

— I termini «mezzi e servizi di autotrasporto appartenenti a Sernam» si riferiscono a tutti i mezzi stradali (veicoli di trasporto stradale) di proprietà della società Sernam o da questa presi in leasing o locazione;

— Le imprese che rileveranno i servizi di autotrasporto di Sernam dovranno garantire l'integralità delle prestazioni di trasporto su strada con le loro risorse proprie.

(212) È evidente che l'obbligo di procedere a tale sostituzione sarà una sfida per Sernam: basti considerare, infatti, che su un fatturato totale di 414 milioni di euro e su […] milioni di euro di fatturato *groupage*, circa […] milioni di euro di fatturato provengono dai servizi di trasporto su strada. Tuttavia, il disimpegno dell'attività di trasporto su strada dovrebbe essere realizzabile senza incidere sulla redditività dell'impresa per le seguenti principali ragioni:

— Sernam dovrà rapidamente dar vita a uno o più partenariati con altre imprese in modo da sostituire i servizi di trasporto di colli su strada – cioè, i veicoli di trasporto stradale – alla partenza ed all'arrivo del servizio ferroviario Sernam (TBE). Poiché l'associazione con altre imprese e l'affrancamento di Sernam dal trasporto su strada sono comunque previsti ed annunciati dalle autorità francesi, questa condizione non farà che garantire la concreta attuazione di questo programma.

— Poiché il perno della ristrutturazione di Sernam ruota intorno alla combinazione della nuova gamma di servizi espressi e del nuovo TBE, strumento di nuova concezione, con prospettive economiche ben fondate e credibili, Sernam dovrebbe poter insediarsi su un nuovo segmento di mercato ancora da sviluppare.

(213) D'altra parte, su richiesta della Commissione – che ha insistito sull'esigenza che a Sernam non sia consentito di detenere una posizione monopolistica nel settore del trasporto ferroviario espresso di merci – le autorità francesi hanno confermato per iscritto [1] che qualsiasi altro operatore interessato ad effettuare servizi di messaggeria ferroviaria potrà beneficiare delle stesse condizioni concesse a Sernam. La Commissione ritiene che in questo modo possa essere scongiurato il rischio di monopolio di fatto o di diritto, pur continuando a sussistere le barriere all'entrata di questo mercato [2].

(214) Inoltre, la strategia di sviluppo del TBE si inserisce perfettamente nella strategia della politica dei trasporti della Commissione, giacché favorisce il trasferimento modale della strada alla ferrovia. La Commissione ritiene a tale riguardo che un'impresa che diversifichi i propri servizi, in modo da permettere il trasferimento di rilevanti volumi di merci dalla strada alla ferrovia su lunghi percorsi, meriti l'opportunità di realizzare questo programma, a patto che si ritiri effettivamente dai settori di mercato caratterizzati da un eccesso di capacità.

(215) Di conseguenza, la Commissione ritiene conseguito l'obiettivo che prevedeva quanto segue:

— La ristrutturazione di Sernam,

— in modo da recuperare stabilmente la redditività economico-finanziaria,

[1] Lettera delle autorità francesi del 14 aprile 2004.

[2] Queste barriere all'entrata nel mercato dovrebbero, a prima vista, consistere essenzialmente nell'acquisizione del know-how necessario ad operare tale servizio e nella ristrutturazione dei carri ferroviari, dato che, almeno nel caso di Sernam, la trazione per ferrovia verrebbe effettuata da SNCF.

— mediante la riqualificazione delle sue attività di trasporto stradale verso il trasporto ferroviario espresso e mediante la sostituzione delle sue attività stradali con quelle di altre imprese indipendenti dalla SNFC,

— in modo da non alterare gli scambi tra gli Stati membri in misura contraria all'interesse comune.

(216) Tuttavia la Commissione tiene conto dell'intenzione delle autorità francesi di vendere l'intera società Sernam (attivo e passivo inclusi) entro il […]. In tale prospettiva, la Commissione ricorda che se tale transazione è effettuata al prezzo di mercato, all'esito di una procedura trasparente ed aperta a tutti i suoi concorrenti, verificata da un esperto indipendente, con una società che non abbia legami giuridici con la SNFC, l'acquirente non dovrà restituire la somma di 41 milioni di euro dichiarata incompatibile. Infatti, come afferma la giurisprudenza della Corte, l'acquirente non può essere considerato come beneficiario di un vantaggio rispetto agli altri operatori concorrenti.

(217) La Commissione ricorda anche che, in caso di vendita della totalità di Sernam (attivo e passivo inclusi) previsto dalle autorità francesi, dovranno comunque essere rispettate le condizioni della decisione (subentro di altre imprese nella prestazione di servizi di trasporto stradale di Sernam e diversificazione delle attività di Sernam verso il trasporto ferroviario). Per contro, se Sernam dovesse vendere i suoi beni patrimoniali in blocco, la Commissione ricorda che le due suddette condizioni relative alla sua ristrutturazione non saranno applicate, visto che Sernam non opererà più nella sua veste giuridica attuale ed avrà ceduto le sue quote di mercato a beneficio dell'acquirente indipendente (che potrà de facto proseguire le attività di Sernam con l'attivo di Sernam).

6.3.8 *Limitazione dell'aiuto*

(218) Come si è detto, la necessità di un aiuto supplementare di 41 milioni di euro è, in sostanza, una conseguenza dell'inosservanza della decisione Sernam 1 da parte della Francia. La concessione di questo aiuto supplementare è ingiustificata, poiché esso è destinato ad un'impresa che opera ancora principalmente in settori di mercato caratterizzati da sovracapacità strutturale o in ristagno o in declino. Inoltre, è necessario che Sernam non disponga di liquidità in eccesso da investire in attività atte a provocare distorsioni del mercato e non finalizzate al processo di ristrutturazione, con particolare riferimento ai prezzi praticati. Di conseguenza, la Commissione ritiene che la concessione di un aiuto supplementare di 41 milioni di euro rispetto alla somma totale di 503 milioni di euro inizialmente notificata ed autorizzata dalla decisione Sernam 1 non è giustificata.

(219) Inoltre, si può escludere che vi sia sostituzione del contributo di Geodis alla ristrutturazione di Sernam, inizialmente prevista, con un possibile aiuto di 67 milioni di euro, dato che questo contributo non sarà più necessario. Infatti il fabbisogno di tesoreria di 67 milioni di euro che Geodis avrebbe dovuto fornire tramite apertura di una linea di credito è stato finanziato riducendo i crediti che Sernam concedeva ai suoi clienti. Per raccogliere questi fondi a concorrenza di 67 milioni di euro, Sernam avrebbe potuto cedere i crediti verso la clientela tramite sconto o cartolarizzazione in modo da procurarsi le risorse corrispondenti presso un'istituzione finanziaria. In realtà Sernam ha fatto ancor meglio, poiché ha svolto un'operazione più strutturale consistente nel ridurre la durata dei crediti verso i clienti, cosa che gli ha permesso di mobilitare le risorse necessarie e così ridurre il suo fabbisogno di capitale di esercizio in modo corrispondente. Il metodo seguito risulta preferibile all'opzione di un indebitamento verso terzi così come sopra descritto, dato che va nel senso del risanamento della posizione finanziaria di Sernam e consente di operare in futuro con maggiore sicurezza e autonomia (vista la durata ridotta dei crediti verso i clienti).

(220) Di conseguenza, la Commissione ritiene che Sernam ha sostituito al mancato contributo di Geodis di 67 milioni di euro le risorse che restavano bloccate troppo a lungo nei crediti verso la clientela.

(221) Pertanto, l'intensità dell'aiuto alla ristrutturazione di Sernam nella situazione presente (denominata Sernam 2 nella tabella che segue) è dell'81 % a fronte di un'intensità di 87 % nel caso Sernam 1. Questa situazione deriva dal fatto che Sernam ha compensato con le proprie risorse il fabbisogno di finanziamento di 67 milioni di euro che avrebbe dovuto apportare Geodis e dal fatto che dovrà anche sopperire con i mezzi propri al fabbisogno addizionale di 41 milioni di euro; ciò sarà possibile grazie soprattutto alla vendita delle sue attività stradali ed altri cespiti.

(222) Ai 556 milioni di euro [1] occorre aggiungere il compenso di 34 e di 21 milioni di euro in virtù dei contratti tra la SNFC e Sernam per il trasporto di bagagli, stampa e forniture durante gli undici mesi dell'esercizio 2000 della SCS Sernam, che nella decisione Sernam 1 sono stati definiti aiuti pubblici compatibili. Dato che la Francia ha rispettato l'impegno di aprire alla concorrenza i mercati del trasporto di forniture, stampa e bagagli per conto della SNFC, la Commissione può mantenere valida la valutazione svolta nella decisione Sernam 1, secondo la quale la somma di 55 milioni di euro, versata in forza dei contratti suddetti durante undici mesi dell'esercizio 2000, può essere autorizzata nel contesto della ristrutturazione di Sernam.

[1] Comprende il finanziamento della ristrutturazione nella misura di 448 milioni di euro da parte di SNCF, il finanziamento da parte di Sernam dei 67 milioni di euro che sarebbero dovuti venire da Geodis (in realtà Sernam ha ridotto questo fabbisogno di finanziamento attuando misure di ristrutturazione a proprie spese) e il finanziamento dell'aiuto supplementare proposto (41 milioni di euro) mediante risorse proprie di Sernam.

(223) **Spese per la ristrutturazione**

Mio EUR	Sernam 1	Variazione	Sernam 2
Spese di ristrutturazione	515	41	556
Totale (1)	515		556

Fonti di finanziamento

Mio EUR	Sernam 1	Variazione	Sernam 2
Contributo di SNCF	448		448
Contributo di Geodis	67	-67	0
Finanziamento a carico di Sernam		67	67
Altri fondi a carico di Sernam		41	41
Totale (2)	515		556

Intensità dell'aiuto alla ristrutturazione Sernam 1 in %	87		
Intensità dell'aiuto alla ristrutturazione Sernam 2 in %			81

Aiuti concessi per contratti in Mio EUR	55		55
Totale (3)	55		55

Mio EUR	Sernam 1		Sernam 2
Contributo di SNCF	448		448
Aiuti concessi per contratti in Mio EUR	55		55
Totale (4) Importo totale degli aiuti	503		503

6.3.9 *Adempimenti e rispetto delle condizioni*

(224) La Francia è tenuta a presentare una relazione annuale sull'andamento della ristrutturazione di Sernam e sul rispetto della presente decisione. La prima relazione dovrà essere presentata nel termine di sei mesi decorrenti dalla data di notifica della presente decisione.

7. **CONCLUSIONI**

(225) La Commissione constata che la Francia ha corrisposto l'aiuto di 503 milioni di euro [1] in condizioni diverse da quelle autorizzate dalla decisione Sernam 1 e che ha illegalmente versato un aiuto supplementare di importo pari a 41 milioni di euro.

(226) Tuttavia, tenuto conto:

— dell'impegno scritto delle autorità francesi, su espressa richiesta della Commissione, che Sernam non sarà favorito dalla SNFC e non potrà porre in essere un monopolio sul trasporto (espresso) di merci per ferrovia,

— del processo di radicale ristrutturazione iniziata da Sernam (che riguarda le sedi operative, il piano di trasporto, la riduzione di capacità già effettuate e le innovazioni essenziali nel settore della nuova gamma espressa e del TBE),

— delle condizioni imposte dalla presente decisione,

la Commissione ritiene che l'aiuto di 503 milioni di euro corrisposto a Sernam è compatibile con il trattato, dato che:

— Sernam potrà ripristinare la redditività entro un termine ragionevole;

[1] Cifra che comprende i 448 milioni di euro di aiuti alla ristrutturazione propriamente detta versati dalla SNCF e i 55 milioni di euro di aiuto per i contratti.

— la concorrenza non sarà falsata in misura contraria all'interesse comune;

— l'aiuto sarà ridotto al minimo necessario in quanto, 1) l'ammontare complessivo del fabbisogno di finanziamento autorizzato dalla decisione Sernam 1 (570 milioni di euro [1]) è ridotto nella misura dell'importo di 67 milioni di euro a causa del mancato contributo di Geodis, importo che tuttavia è stato finanziato tramite mobilizzazione delle risorse di Sernam e 2) l'aiuto supplementare di 41 milioni di euro deve essere recuperato maggiorato degli interessi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. L'aiuto di Stato a favore della società Sernam, autorizzato nel maggio 2001, nella misura di 503 milioni di euro è compatibile con il mercato comune subordinatamente al rispetto delle condizioni di cui agli articoli 3 e 4.

2. L'aiuto di Stato corrisposto dalla Francia alla società Sernam, per un importo di 41 milioni di euro è incompatibile con il mercato comune.

Articolo 2

1 La Francia adotta tutte le misure necessarie per recuperare, presso il suo beneficiario, l'aiuto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, già illegalmente messo a sua disposizione.

2. Al recupero si procede senza indugio e secondo le procedure previste dal diritto interno, sempreché queste consentano l'esecuzione immediata ed effettiva della decisione. Gli aiuti da recuperare producono interessi al tasso di mercato a partire dalla data in cui sono stati messi a disposizione del beneficiario e fino alla data del loro recupero. Gli interessi sono calcolati in base al tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'equivalente sovvenzione nell'ambito degli aiuti a finalità regionale.

Articolo 3

1. Salvo quanto previsto dal paragrafo 2, dovranno essere osservate le condizioni seguenti:

a) Sernam potrà sviluppare soltanto le sue attività d'inoltro di messaggeria per ferrovia secondo il concetto di treno completo espresso (TBE). A tale riguardo, la SNFC garantisce che offrirà a qualsiasi altro operatore che ne faccia richiesta condizioni identiche a quelle accordate a Sernam per lo sviluppo di trasporto di merci per ferrovia a mezzo TBE.

b) Sernam dovrà, nel termine di due anni decorrenti dalla data di notifica della presente decisione, sostituire completamente i propri mezzi e servizi di trasporto su strada con mezzi e servizi di trasporto su strada prestati da una o più imprese giuridicamente ed economicamente indipendenti dalla SNFC e scelte all'esito di una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria.

I termini «mezzi e servizi di trasporto su strada» di Sernam si riferiscono a tutti i mezzi stradali (cioè i veicoli adibiti al trasporto su strada) di cui la società Sernam è proprietaria o ha che ha preso in leasing/locazione.

Le imprese che rileveranno le attività di trasporto stradale di Sernam dovranno garantire tutte le prestazioni di trasporto su strada con le loro proprie risorse.

2. Qualora Sernam venda in blocco i suoi beni patrimoniali entro il […] al prezzo di mercato ad una società non avente legami giuridici con la SNCF all'esito di una procedura trasparente ed aperta, le condizioni del paragrafo 1 non si applicano.

Articolo 4

La vendita dell'intera impresa Sernam o di alcune sue parti deve essere effettuata al prezzo di mercato e all'esito di una procedura trasparente ed aperta a tutti i suoi concorrenti. In queste condizioni, il rimborso dell'aiuto di 41 milioni di euro incombe all'impresa Sernam se questa continua ad esistere.

Articolo 5

La Francia informa la Commissione, entro due mesi dalla data di notifica della presente decisione, circa le misure che intende adottare per conformarsi agli articoli 1 e 2.

Articolo 6

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 20 ottobre 2004

Per la Commissione

Loyola de PALACIO

Vicepresidente

[1] Importo che comprende 448 milioni di euro della SNCF, 55 milioni di euro dei contratti e i 67 milioni di euro che avrebbe dovuto conferire Geodis.