DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 17 luglio 1996

relativa all'aiuto concesso alla «Compagnie Générale Marittime» nel quadro di un piano di ristrutturazione

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(97/14/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni, conformemente alle disposizioni dei suddetti articoli, e tenuto conto di tali osservazioni,

considerando quanto segue:

IN FATTO

I

Dal mese di luglio 1993, la Commissione ha appreso dalla stampa che le autorità francesi avevano accordato un aiuto pari a 700 Mio di FRF alla compagnia di proprietà statale «Compagnie Générale Maritime» (CGM) e alla società madre «Compagnie Générale Maritime et Financière» (CGMF). Con lettera del 13 agosto 1993, i servizi della Commissione hanno chiesto informazioni sulla situazione e spiegazioni su qualsiasi aiuto concesso. Tuttavia, le riunioni bilaterali ufficiali e gli scambi di lettere non hanno consentito di ottenere risposte esaurienti.

Nel novembre 1994, le autorità francesi hanno informato la Commissione che la CGM aveva accelerato la ristrutturazione e si era ritirata dai servizi marittimi dell'Estremo Oriente. In cambio, il governo francese aveva concesso un ulteriore aiuto di 1 550 Mio di FRF.

Malgrado avessero ripetutamente assicurato che avrebbero fornito gli elementi necessari per giustificare l'aiuto, le autorità francesi non hanno sciolto i dubbi della Commissione sulla compatibilità dell'aiuto con il mercato comune, per cui quest'ultima, con decisione del 31 ottobre 1995, ha avviato, nei confronti del governo francese, la procedura ex articolo 93, paragrafo 2, del trattato CE.

La suddetta procedura è stata estesa con decisione del 20 dicembre 1995 per includervi un ulteriore aiuto, che il governo francese ha sottoposto all'esame della Commissione. Entrambe le decisioni sono state pubblicate nella Gazzetta ufficiale del 28 febbraio 1996 [1].

In risposta a tale pubblicazione, sono pervenute osservazioni da parte del governo britannico e da parte di due società, di cui la prima è una concorrente della CGM sulla linea delle Antille francesi, e l'altra è un ex partner della CGM nel quadro di un consorzio che assicura i collegamenti con le isole dell'Oceano Indiano. Anche le autorità francesi hanno inviato osservazioni e fornito informazioni sia per iscritto sia in occasione di riunioni bilaterali, di cui l'ultima si è svolta il 3 luglio 1996.

II

L'attività principale della CGM era la gestione dei servizi di trasporto di linea in un ambiente internazionale altamente competitivo, nel quale operano le principali compagnie di navigazione degli Stati membri e dei paesi terzi. Alla fine degli anni '80, la CGM ha sviluppato una strategia globale per fornire servizi marittimi containerizzati autonomi est-ovest, investendo nel settore commerciale, logistico e informatico. Malgrado il miglioramento della produttività, le tariffe di noleggio sono scese fortemente e i risultati di gestione si sono rivelati insufficienti per coprire le spese generate dalla strategia di sviluppo adottata. La Commissione ha preso atto di questa situazione dichiarandola, nei suoi orientamenti del 1989, recessione prolungata.

Per quanto riguarda il crescente indebitamento e l'aumento delle perdite di esercizio, la CGM ha avviato un processo di ristrutturazione nel maggio 1992, accordandosi con il suo azionista, il governo francese, sugli elementi di un approccio coerente della ristrutturazione fisica e finanziaria per ristabilire la redditività della compagnia. Pertanto, la compagnia si è ritirata dai servizi deficitari dell'America del Nord ed ha adottato un piano di ristrutturazione, approvato dalle autorità francesi nell'ottobre 1992, che ha stabilito i seguenti tre settori d'intervento:

[1] Decisione 96/C 58/06 della Commissione (GU n. C 58 del 28. 2. 1996, pag. 4) e decisione 96/C 58/07 della Commissione (GU n. C 58 del 28. 2. 1996, pag. 6).

i) *La riduzione dei debiti mediante la vendita degli attivi, comprese le azioni e i beni immobili*

Dal luglio 1992, la CGM ha ceduto le sue quote in diverse filiali del gruppo e venduto beni immobili e navi.

ii) *Le modifiche strutturali destinate a migliorare l'efficacia e ridurre i costi*

La CGM ha creato filiali e partenariati per migliorare l'efficacia commerciale e la trasparenza della contabilità. Sono state create sette nuove filiali, il 28 dicembre 1992, la cui attività è iniziata il 1° maggio 1993. Il settore dei trasporti marittimi di linea è stato affidato a tre distinte filiali marittime:

— la CGM Sud, che assicura i servizi marittimi in America Latina;

— la CGM Orient, per l'Estremo Oriente;

— la CGM Tour du Monde, che assicura i servizi tra l'Europa e le isole del Pacifico attraverso vari porti americani e asiatici.

Quattro agenzie della CGM a Le Havre, Marsiglia, Bordeaux e Dunkerque sono state trasformate in filiali di manutenzione e la CGM ha cercato partner per la gestione delle loro linee regolari e delle loro agenzie portuali.

La CGM si è inoltre ritirata dai servizi deficitari, compresi quelli dell'America del Nord e dell'Estremo Oriente. Il fatturato attuale è stato ridotto da più di 7,1 Mrd di FRF all'anno a 3,8 Mrd di FRF (1995-1996).

iii) *Un piano di riduzione della flotta, del personale e delle spese di esercizio*

La flotta della CGM è stata reimmatricolata nel registro Kerguelen (Terre Australi e Antartiche francesi — TAAF), consentendo così alla società di realizzare economie annuali dell'ordine di 50 Mio di FRF.

Il numero dei dipendenti è stato ridotto da 3 529 (alla fine del 1991) a 1 576 (alla fine del 1996). I licenziamenti hanno interessato sia il personale navigante che il personale amministrativo.

Il numero di navi utilizzate dalla CGM è stato ridotto da 25 a 16 ed è previsto che la società riduca ulteriormente, alla fine del 1996, la sua flotta a 15 unità, di cui 9 saranno gestite direttamente dalla CGM e 5 noleggiate.

III

Le autorità francesi hanno confermato che la ristrutturazione è costata, finora, 2 050 Mio di FRF in totale, che sono stati versati in diverse quote alla CGM senza alcuna autorizzazione da parte della Commissione. È previsto un ulteriore versamento di 1 125 Mio di FRF, più un importo di 148 Mio di FRF, che si riferisce al trasferimento del contratto di leasing relativo all'edificio oggi occupato dalla sede sociale della CGM. Di quest'ultima quota, è stato concesso un importo di 250 Mio di FRF nel giugno 1996, mentre la CGM si trovava ad affrontare una grave crisi di tesoreria, con debiti da onorare immediatamente. L'aiuto è stato subordinato all'adozione di misure da parte della CGM nel quadro della ristrutturazione:

Data	Azione	Aiuto (in Mio di FRF)	Osservazioni
ottobre 1992	adozione del piano di risanamento; prime cessioni di attivi	150	miglioramento del risultato corrente di 270 Mio di FRF all'anno; aiuti alla ristrutturazione sociale: 233 Mio di FRF
dicembre 1992	adozione del piano di creazione di filiali e impegno a negoziare sul regime della flotta; cessazione dei collegamenti con l'America del Nord	200	
giugno 1993	attuazione del piano di creazione di filiali	150	
giugno 1994	altre cessioni di attivi, ristrutturazione delle agenzie europee	800	1 360 Mio di FRF di cessioni di attivi
autunno 1994	cessazione dei collegamenti con l'Estremo Oriente: costo 587 Mio di FRF, più perdita di 66 Mio di FRF per i noleggi futuri e 70 Mio di FRF per un programma di riduzione del personale	750	continuazione dei collegamenti: sovraccosto di 120 Mio di FRF di perdite operative all'anno per 7 anni, più gli stessi costi di un'eventuale cessione

Data	Azione	Aiuto (in Mio di FRF)	Osservazioni
giugno 1996	pagamento dei debiti	250	costo totale della riduzione dell'indebitamento: 2 900 Mio di FRF; aiuto utilizzato: 1 586 Mio di FRF, più 1 314 Mio di FRF risultanti dalle attività della CGM
dopo luglio 1996	riduzione dell'indebitamento; trasferimento del contratto di leasing relativo all'edificio occupato dalla sede sociale della CGM	875 148	indebitamento del 1995 (2 000 Mio di FRF) ridotto a meno di 1 000 Mio di FRF
1992-1996	cifre complessive: aiuti sociali (535), riduzione dell'indebitamento (2 471), pagamento dei debiti (250), altra ristrutturazione fisica e finanziaria (77); perdite operative (1 020), pagate mediante cessione di attivi (1 360), ulteriore riduzione dell'indebitamento (340)	3 323	riduzione del personale (55 %) (1992-1996); della capacità (31 %); del bilancio (46 %)

IV

Nel quadro dell'avvio della procedura, la Commissione ha individuato i principali interrogativi che essa considera siano restati senza risposta e che riguardavano i seguenti punti:

a) i criteri di attribuzione degli aiuti già concessi;

b) i dettagli del piano di ristrutturazione e le modalità con le quali si prevedeva di ristabilire la redditività nel quadro di un programma finale di aiuti di Stato;

c) le modalità e le scadenze che le autorità francesi intendono seguire per completare la privatizzazione della CGM.

L'estensione della procedura riguarda le misure previste dalle autorità francesi in merito ad un conferimento di capitale di 1 125 Mio di FRF (173 Mio di ECU) per la CGMF, società madre della CGM, la quale sottoscriverebbe a sua volta un aumento di capitale della CGM.

È previsto anche che la CGMF assuma a carico le spese della sede sociale della CGM. Come sottolineato dalle autorità francesi in occasione di una riunione bilaterale, svoltasi in data 21 novembre 1995, l'importo di tale conferimento complementare di capitale si inquadrava nell'azione di ristrutturazione della CGM, intrapresa nel 1992, e mirava ad agevolare il trasferimento dell'impresa pubblica al settore privato.

Secondo le stesse autorità, l'importo di tale conferimento è stato determinato tenendo conto dei due seguenti elementi:

— la necessità di ridurre l'indebitamento della CGM per pervenire ad una struttura finanziaria che consentisse all'impresa di ritrovare la redditività richiesta per il trasferimento al settore privato;

— il previo trasferimento alla CGMF dell'edificio parzialmente occupato dalla sede sociale della CGM e del contratto di leasing corrispondente, per venire incontro alle aspettative dei potenziali acquirenti.

Nel corso della suddetta riunione, la Commissione ha ottenuto alcuni chiarimenti sulle modalità e sul calendario della procedura di privatizzazione prevista. Tale procedura è iniziata quando la CGM è stata inclusa nell'elenco delle società da privatizzare ai sensi della legge del 14 luglio 1993. Tenuto conto dell'obiettivo di trasferire al più presto la CGM al settore privato, il governo francese ha sottolineato la necessità di avviare quanto prima la procedura di privatizzazione indicendo una gara d'appalto per la quale gli acquirenti e le condizioni di cessione sarebbero stati stabiliti in base al parere conforme della Commissione francese di privatizzazione.

L'obiettivo perseguito dal governo francese è quello di cedere tutte le azioni della CGM in possesso della CGMF, eventualmente dopo che la CGM abbia ceduto ad uno o a più acquirenti diversi tutte o parte delle sue attività di manutenzione portuale sul territorio metropolitano. Tale operazione dovrebbe apportare alla CGM un azionariato privato che le consentirà di sviluppare una strategia commerciale normale. È stato precisato che i candidati acquirenti non avrebbero subito alcuna discriminazione in base alla nazionalità.

V

Tre sono le parti interessate che hanno presentato le proprie osservazioni sull'aiuto di Stato alla CGM nel quadro della procedura ex articolo 93, paragrafo 2, del trattato.

i) *Il governo britannico*

Il governo britannico ha accolto favorevolmente la decisione di avviare la procedura, considerando che l'aiuto di Stato era stato utilizzato per sovvenzionare operazioni non efficienti, proteggendo allo stesso tempo la CGM dalle forze del mercato e falsando gravemente la concorrenza tra le imprese stabilite nell'UE. Le autorità britanniche erano d'accordo sulla valutazione della Commissione mirante a dimostrare che il piano di ristrutturazione era insufficiente perché non prevedeva chiaramente il momento in cui la CGM sarebbe ritornata alla redditività. Le stesse autorità ritengono, in particolare, che gli aiuti di Stato hanno permesso alla CGM di ridurre le sue tariffe al di sotto delle spese di esercizio per eliminare la concorrenza sulla linea delle Antille francesi. Una volta eliminata la concorrenza, la CGM avrebbe proceduto immediatamente ad un aumento delle tariffe. Il governo britannico ha enucleato un certo numero di argomenti sollevati nel quadro dell'approfondita inchiesta condotta dalla Commissione, concludendo che, a meno che il governo francese non agisca come un investitore del mercato che abbia valutato appieno le varie opzioni possibili, l'aiuto avrebbe dovuto essere dichiarato compatibile con il mercato comune.

ii) *Un concorrente della CGM sulla linea delle Antille*

Un concorrente della CGM sulla linea delle Antille segnala pratiche della CGM che ritiene contrarie ai principi della concorrenza. Tuttavia, i competenti servizi della Commissione non hanno trovato alcuna prova di tali pratiche e, in particolare, delle tariffe sottocosto (nel senso che la CGM avrebbe praticato tariffe al di sotto del costo variabile medio).

iii) *Un concorrente della CGM sulle linee dell'Oceano Indiano*

Un concorrente della CGM sulle linee dell'Oceano Indiano ritiene che, in un mercato altamente concorrenziale, la concessione di un aiuto per coprire il deficit di gestione ha protetto la CGM dalle forze del mercato e che la CGM non dovrebbe essere autorizzata ad utilizzare l'aiuto per accedere a nuovi mercati o per restare sui mercati esistenti, da cui essa sarebbe stata costretta a ritirarsi se non avesse ricevuto l'aiuto.

Tale situazione era particolarmente preoccupante per quanto riguarda la situazione delle linee dell'Oceano Indiano del Sud: un consorzio si è recentemente sciolto dopo il ritiro del concorrente. È stato fatto notare che una decisione della CGM di continuare la gestione di tali linee avrebbe implicato un investimento significativo nelle agenzie, in termini di personale e di navi.

iv) *La risposta delle autorità francesi*

Le autorità francesi hanno presentato le proprie osservazioni sulle argomentazioni riportate qui sopra, insistendo sul fatto che tutto l'aiuto già erogato e che sarà erogato in futuro è collegato alla ristrutturazione e alla privatizzazione della società. Sui punti specifici rilevati dalle parti interessate, le autorità francesi hanno formulato le seguenti osservazioni:

per quanto riguarda la linea delle Antille, le autorità francesi sono del parere che l'aiuto sia stato sempre erogato ogni volta che era stata realizzata una tappa della ristrutturazione; la CGM non ha praticato tariffe che le avrebbero consentito una gestione sotto costo; al contrario la gestione della linea è sempre stata, nel corso degli anni, redditizia. L'aumento dei noli, praticato nell'aprile 1996, è stato possibile a causa di una maggiore domanda e del miglioramento della qualità dei servizi forniti dalla CGM;

per l'Oceano Indiano, le autorità francesi affermano che il consorzio in questione aveva generato profitti e che la gestione del servizio è stata recentemente ristrutturata (cofinanziata da due società) in modo che si possano prevedere per il futuro profitti commerciali. Il mercato si è sviluppato regolarmente nel corso dell'ultimo decennio (da 65 000 a 82 000 EVP negli ultimi dieci anni, fino al 1995) e le autorità francesi ritengono che la CGM, utilizzando la capacità di navi disponibili nel quadro di un accordo di noleggio, dispone del personale e della competenza necessari per poter operare su questa linea in maniera redditizia, per cui essa non dovrebbe registrare alcun peggioramento rispetto alla situazione attuale.

VI

I servizi della Commissione hanno selezionato, in seguito ad una gara d'appalto, un consulente con l'incarico di fornire una valutazione delle strutture finanziarie della CGM e di valutare la proporzionalità economica del pacchetto di aiuti previsto dal governo francese. Il consulente ha esaminato tutti i documenti utili messi a disposizione dalle autorità francesi e dai ricorrenti, ed ha interrogato i dirigenti. La relazione finale perviene alle seguenti conclusioni:

a) i pagamenti effettuati nel quadro del piano sociale per ridurre la manodopera sono conformi ad operazioni di ristrutturazioni analoghe;

b) il livello dell'indebitamento alla fine del 1995 era stato ridotto al 40% rispetto al livello del 1991 (da 4 904 Mio di FRF a 2 000 Mio di FRF). Poiché la riduzione di 2 904 Mio di FRF supera l'aiuto concesso a tal fine (1 586 Mio di FRF), si può confermare che la riduzione dell'indebitamento ha costituito una parte fondamentale della strategia di ristrutturazione della CGM;

c) i costi calcolati per il ritiro da alcuni servizi erano realistici;

d) la CGM dovrebbe essere in futuro redditizia e, con l'aumento totale di capitale proposto, potrebbe essere considerata finanziariamente sana.

IN DIRITTO

VII

Ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsano o minacciano di falsare la concorrenza o la produzione di alcune merci, sono incompatibili con il mercato comune.

Per essere compatibile con il mercato comune, l'aiuto in questione dovrebbe beneficiare di una delle deroghe previste all'articolo 92, paragrafo 1. La sola deroga possibile sembra essere quella contemplata dall'articolo 92, paragrafo 3, lettera c («aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche ... sempreché non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse»).

Due documenti che stabiliscono gli orientamenti in materia di aiuti di Stato (per le compagnie marittime della Comunità e per la ristrutturazione delle imprese in difficoltà) elaborano tale disposizione in contesti che riguardano il pacchetto di aiuti alla CGM.

Gli orientamenti del 1989 concernenti l'esame degli aiuti di Stato a favore delle compagnie marittime della Comunità [1] hanno riconosciuto che il permanere della recessione nel commercio mondiale e la sovraccapacità dei trasporti marittimi avevano causato difficoltà alle flotte comunitarie. Molti problemi erano dovuti ai regimi fiscali e alla normativa in materia di impiego della manodopera cui sono soggetti gli operatori comunitari, tra i quali l'imposta sui redditi e gli oneri di sicurezza sociale per marittimi e l'imposta sulle società. Gli aiuti sono stati quindi considerati accettabili in quanto facevano parte del sostegno allo sviluppo delle flotte comunitarie e la nozione «di comune interesse» è stata definita in termini di mantenimento delle navi sotto bandiera comunitaria e di mantenimento, nella misura maggiore possibile, di gente di mare comunitaria a bordo di tali navi.

Allo stesso tempo, l'aiuto dev'essere proporzionale all'obiettivo perseguito (la Commissione ha precisato che avrebbe stabilito un massimale basato sulla differenza dei costi di esercizio registrati tra le navi battenti bandiera comunitaria e le navi dei paesi terzi), trasparente, provvisorio e, preferibilmente, degressivo.

Sono state date linee di orientamento sui vari tipi di aiuti che la Commissione potrebbe autorizzare: in particolare l'aiuto al funzionamento è stato considerato come aiuto nel comune interesse della Comunità, tra l'altro, quando esso è direttamente collegato ad un piano di ristrutturazione considerato compatibile con il mercato comune.

La compatibilità di un piano di ristrutturazione con il mercato comune dovrebbe, quindi, essere valutata in base all'approccio generale della Commissione rispetto alla ristrutturazione delle imprese in difficoltà. In materia, la Commissione ha stabilito alcune condizioni negli «orientamenti» [2], che devono essere tutte soddisfatte:

— ripristino della redditività a lungo termine,

— prevenzione delle distorsioni della concorrenza dovute all'aiuto,

— rispetto della proporzionalità tra i costi e i benefici della ristrutturazione,

— attuazione effettiva del programma di ristrutturazione e rispetto delle condizioni,

— controllo da parte della Commissione a mezzo di relazioni annuali.

VIII

Nel quadro dell'avvio della procedura, la Commissione ha affermato che, in questa fase, le autorità francesi non avevano dimostrato che l'aiuto era una parte necessaria di un piano di ristrutturazione completo, concepito per ristabilire la redditività. Benché il numero dei dipendenti sia stato ridotto, non risulta che sia stata sviluppata una strategia coordinata mirante al ripristino della redditività. In generale, l'aiuto era stato concesso come reazione alla situazione finanziaria delicata nella quale la società si è venuta a trovare, piuttosto che come strumento per lo sviluppo e il miglioramento delle prestazioni economiche. L'aiuto è sembrato, infatti, aver protetto la CGM dalle forze di mercato.

I problemi della società derivano principalmente dalle decisioni di gestione, quali la nuova strategia adottata nel 1989, dalla sovraccapacità esistente su alcune linee (in particolare sui servizi per l'America del Nord e l'Estremo Oriente, in cui la CGM registrava gravi perdite) e la debolezza del dollaro. Ciò ha causato un aumento dell'indebitamento (stabilizzato a 2 500 Mio di FRF nel 1990, ma che ha raggiunto 5 000 Mio di FRF alla fine del 1992), che non può essere compensato dai risultati di esercizio.

I piani di ristrutturazione della CGM messi a punto dalle autorità francesi hanno individuato alcuni settori di riduzione dei costi, prevedendo il ritiro progressivo della società dalle attività deficitarie e riducendo progressivamente gli attivi, la manodopera e la capacità. L'obiettivo

[1] Allegato I delle «Misure di carattere fiscale e finanziario concernenti operazioni di trasporto marittimo effettuate con navi immatricolate nella Comunità», doc. SEC(89) 921 def. del 3. 8. 1989.

[2] «Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà», GU n. C 368 del 23. 12. 1994, pag. 12.

delle autorità nazionali è privatizzare la società nel corso dell'autunno, poiché esse ritengono che il mercato sia attualmente favorevole. Tenuto conto del numero di manifestazioni d'interesse registrato sul mercato, si può considerare corretta tale valutazione.

L'alternativa al sostegno dello Stato per la ristrutturazione della CGM sarebbe stata la liquidazione della società, ma per ragioni politiche, le autorità francesi non hanno preso in considerazione tale opzione.

IX

Il comune interesse della Comunità

La principale questione che si pone per quanto riguarda l'aiuto alla CGM è quella di sapere se la concessione dell'aiuto rientra nel comune interesse. Per quanto riguarda i trasporti marittimi, il principio del comune interesse sarebbe soddisfatto da misure che mirano a mantenere le navi sotto bandiera comunitaria e dall'assunzione di una percentuale quanto più elevata possibile di gente di mare comunitaria a bordo di tali navi. Finora, le sovvenzioni hanno consentito alla CGM di continuare a gestire navi battenti bandiera francese e a salvaguardare i posti di lavoro della gente di mare comunitaria.

Inoltre, l'aiuto alla ristrutturazione deve conseguire i seguenti obiettivi:

i) *Ripristinare la redditività a lungo termine*

I piani di ristrutturazione devono consentire di ristabilire la redditività a lungo termine in tempi ragionevoli e sulla base di ipotesi accettabili. Il miglioramento della redditività deve risultare principalmente da misure interne contenute nel piano di ristrutturazione e dovrebbe comportare l'abbandono di attività strutturalmente deficitarie.

La CGM ha notevolmente ridotto le sue operazioni (46 % del bilancio e 55 % del personale) e la sua capacità (31 %) durante il periodo 1992-1996, concentrandosi ora sulle attività principali e redditizie. Le autorità francesi, che avevano calcolato inizialmente una perdita di 23 Mio di FRF per il 1996, hanno ora riveduto la loro stima portandola a circa 40 Mio di FRF di perdite e 4 Mio di FRF di utile a fronte di un fatturato di 3 800 Mio di FRF; le stime dell'utile futuro vanno da 25 a 65 Mio di FRF per il 1997 e da 70 a 105 Mio di FRF per il 1998, se prosegue l'attuale sistema di funzionamento della CGM. I miglioramenti della redditività riguarderebbero una riduzione progressiva del costo del lavoro della gente di mare (a causa della scadenza degli accordi, conclusi con i sindacati, alla fine del 1996 e dell'assunzione progressiva di gente di mare straniera, meno costosa, sulle navi della CGM), altre ristrutturazioni che interesseranno i dirigenti della sede sociale e delle varie agenzie (si presuppone che un eventuale acquirente non avrebbe bisogno di mantenere tutta l'organizzazione della CGM, dato che alcune parti, quale l'amministrazione, costituirebbero una duplicazione dei suoi servizi), i previsti proventi relativi ai carichi di banane sulla linea delle Antille francesi e la riduzione dell'indebitamento. Una privatizzazione condotta positivamente garantirà che la società si comporti in futuro secondo principi commerciali.

La CGM ha notevolmente contribuito a realizzare la sua ristrutturazione utilizzando il prodotto della cessione dei suoi attivi (1 360 milioni di franchi). L'aiuto di Stato è stato utilizzato per attuare la ristrutturazione fisica e finanziaria della CGM. La prima parte si è concentrata sugli aspetti sociali, sulle attività commerciali e sulle attività non essenziali per la società. L'ultima quota dell'aiuto è stata destinata alla ristrutturazione finanziaria, lasciando la società ad un livello di indebitamento che è comparabile a quello delle altre società del settore e che può essere assorbito adeguatamente con una gestione normale.

Le previsioni dell'OCSE rivelano una crescita dell'ordine dell'8 % del commercio mondiale e una sovraccapacità su alcune linee di trasporto marittimo. Dalle indagini condotte dai consulenti indipendenti risulta che la CGM opera in settori nei quali la società potrebbe ancora trarre vantaggio da questa tendenza già dal 1998, o forse prima. In base alle previsioni disponibili, la CGM dovrebbe realizzare utili già dal 1997 e si potrebbe quindi concludere che la redditività della società è stata ripristinata grazie all'aiuto di Stato.

ii) *Evitare che l'aiuto di Stato crei distorsioni della concorrenza*

Una delle condizioni poste all'aiuto alla ristrutturazione è che le misure adottate non abbiano, per quanto possibile, alcun effetto negativo sui concorrenti, soprattutto quando esiste una capacità di produzione eccessiva sul mercato comunitario nel quale opera il beneficiario. Invece, quando non vi è alcun eccesso strutturale di capacità di produzione, la Commissione non esige, in linea di massima, alcuna riduzione della capacità in cambio dell'aiuto. Tuttavia, occorre che l'aiuto sia utilizzato esclusivamente per ripristinare la redditività del beneficiario e che esso non gli consenta di rafforzare la sua capacità di produzione nel corso dell'attuazione del piano di ristrutturazione.

A tale riguardo, i consulenti indipendenti hanno confermato che la linea delle Antille francesi (il commercio di banane) e gli interessi dell'Oltremare francese (DOM/TOM), comprese le isole dell'Oceano Indiano e quelle del Pacifico, costituiscono le attività principali della CGM. La ristrutturazione della società rientra quindi nella definizione della nozione di

«comune interesse», in parte perché la CGM si è ritirata dalle linee attualmente eccedentarie e in parte perché la società, una volta privatizzata, dovrà affrontare le normali pressioni del mercato e la strategia commerciale dovrà far fronte allora interamente alle condizioni del mercato. Inoltre, non esiste nessuna prova di sovraccapacità strutturale sulle linee attualmente gestite dalla CGM.

Per quanto riguarda i reclami specifici ricevuti per la linea delle Antille, la Commissione non dispone di elementi di prova sufficienti per avviare una ricerca formale sulle accuse di comportamento anticoncorrenziale, fondate sull'articolo 86 del trattato (sfruttamento abusivo di una posizione dominante).

Sulla questione dell'utilizzo dell'aiuto per favorire lo sviluppo del mercato, la Commissione deve considerare che la CGM prende già parte ai collegamenti marittimi con le isole mediante una partecipazione ad un consorzio, che è tuttora incorso. La Commissione, imponendo una serie di condizioni, vigilerà affinché la CGM non utilizzi la quota finale dell'aiuto per sviluppare attività nuove o deficitarie su tali linee.

iii) *Garantire la proporzionalità tra i costi e i benefici della ristrutturazione*

L'entità e l'intensità dell'aiuto devono essere limitate allo stretto necessario per permettere la ristrutturazione e devono essere proporzionali ai benefici attesi dal punto di vista della Comunità. Pertanto, il beneficiario dell'aiuto dovrebbe apportare al piano di ristrutturazione un contributo significativo con risorse proprie e la società non dovrebbe ricevere alcun anticipo di tesoreria che possa essere utilizzato in maniera aggressiva, falsando le attività del mercato.

L'aiuto accordato corrisponde al minimo necessario per permettere alla CGM di ritrovare una posizione di redditività compatibile con il trasferimento al settore privato. Esso è stato erogato per far fronte alle necessità reali della CGM, per consentirle di conseguire gli obiettivi fissati dal piano di ristrutturazione. Inoltre, è stato confermato che il livello dell'aiuto globale previsto dal governo francese è il minimo necessario per ripristinare la redditività della CGM e per rendere possibile la prevista privatizzazione: l'aiuto è tale da consentire di creare una struttura finanziaria adeguata per la società, ma non le dà alcun surplus di tesoreria. Come già affermato più sopra, la CGM ha utilizzato anche il prodotto della cessione degli attivi, pari a 1 360 Mio di FRF, per sostenere la ristrutturazione.

L'aiuto è provvisorio, essendo stato accordato per il periodo 1993-1996 e non è previsto nessun altro aiuto dopo la privatizzazione.

iv) *Attuare effettivamente il programma di ristrutturazione rispettando le condizioni stabilite*

Il piano di ristrutturazione completo adottato per la società nel 1992 prevede il ripristino della redditività attraverso l'adozione di misure specifiche. Tale piano è stato applicato e la redditività ripristinata.

Riguardo al piano, la Commissione non ha stabilito alcuna condizione, in quanto esso non è stato sottoposto alla sua approvazione.

v) *Consentire il controllo da parte della Commissione per mezzo di relazioni annuali*

È stabilito che l'andamento dei piani di ristrutturazione sia controllato dalla Commissione. In questo caso, sarà presentata alla Commissione una relazione entro il 1° febbraio 1997.

X

Da quanto fin qui esposto, si può concludere che è già stato erogato un aiuto pari a 2 050 Mio di FRF ed è previsto un altro aiuto pari a 1 125 Mio di FRF, dopo di che la società sarà privatizzata. Da quest'ultimo importo è già stato effettuato, nel giugno 1996, un primo versamento di 250 Mio di FRF per ripianare i debiti più urgenti. Inoltre, le autorità francesi contribuiscono, per 148 Mio di FRF, al trasferimento alla CGMF dell'edificio occupato dalla sede sociale della CGM, e del corrispondente contratto di leasing (dopo la rivalutazione, che riflette la recessione dei prezzi immobiliari) in modo che l'operazione sia neutra per quanto riguarda la CGM.

Non è stato provato che l'aiuto abbia causato una distorsione della concorrenza in misura contraria al comune interesse, mentre si è potuto verificare che l'intervento dello Stato è servito a sostenere un'azione di ristrutturazione radicale e ha consentito il ripristino della redditività in una compagnia marittima della Comunità che occupa sulle sue navi gente di mare comunitaria.

Inoltre, le autorità francesi si sono impegnate a procedere alla privatizzazione della CGM in maniera trasparente.

XI

CONSIDERAZIONI GENERALI

In generale, la Commissione ricorda che, a norma dell'articolo 93, paragrafo 3, del trattato, essa deve essere previamente informata di qualsiasi operazione che possa comportare elementi di aiuto di Stato.

Inoltre, gli Stati membri sono tenuti a non dare esecuzione alle misure progettate prima della decisione finale della Commissione. La Commissione deplora che il governo francese non abbia rispettato l'effetto sospensivo dell'articolo 93, paragrafo 3 e che l'aiuto sia stato accordato alla CGM illegalmente,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1a. L'aiuto alla ristrutturazione erogato alla CGM sotto forma di aumento di capitale nel periodo 1992-1996 è illegale e costituisce un'infrazione ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato. Tuttavia, l'aiuto può essere considerato compatibile con le regole del mercato comune, conformemente all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato, purché il governo francese si conformi alle condizioni fissate al paragrafo 2 del presente articolo.

1b. Anche l'ulteriore aiuto alla ristrutturazione proposto dalla CGM sotto forma di aumento di capitale supplementare nel 1996 è considerato compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato, purché il governo francese si conformi agli impegni e alle condizioni fissate al paragrafo 2 del presente articolo.

2. Le autorità francesi devono conformarsi alle condizioni e agli impegni seguenti:

— la CGM deve limitarsi, fino al completamento della privatizzazione, ad operare sulle sue linee attuali;

— la CGM deve limitarsi, fino al completamento della privatizzazione e per quanto riguarda l'Oceano Indiano, ad operare ad un livello di capacità comparabile a quello attualmente esistente nel quadro del consorzio, che è calcolato in 9 000 EVP andata/ritorno su base annuale;

— le autorità francesi devono presentare alla Commissione, dopo la privatizzazione o comunque entro il 1° febbraio 1997, una relazione che contenga dati dettagliati sulle linee su cui opera la CGM, sulla sua capacità di trasporto su tali linee e sui suoi risultati di esercizio, in maniera che la Commissione possa verificare che l'aiuto non sia stato utilizzato per sostenere un comportamento aggressivo sui mercati o per mantenere attività deficitarie. La relazione deve contenere anche i dati dettagliati della procedura che porterà alla privatizzazione, per consentire alla Commissione di vegliare affinché gli obiettivi finanziari fissati per la società siano raggiunti;

— la CGM non deve, prima del completamento della privatizzazione, applicare, su nessuna linea, tariffe che possano rivelarsi insufficienti a coprire totalmente i costi addizionali di esercizio: la relazione che deve essere presentata deve, pertanto, contenere i dati dettagliati dei risultati di esercizio per tutti i servizi offerti dalla CGM, sia mediante le sue navi, sia mediante accordi di noleggio, fino alla data del completamento della privatizzazione;

— non deve essere accordato alcun aiuto supplementare alla CGM e qualsiasi aiuto concesso deve essere utilizzato per attuare la ristrutturazione fisica e finanziaria della compagnia;

— il piano di ristrutturazione della CGM deve essere interamente attuato, come convenuto con la Commissione.

Articolo 2

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 17 luglio 1996.

Per la Commissione

Neil KINNOCK

Membro della Commissione