DECISIONE DELLA COMMISSIONE

dell'8 luglio 2008

riguardante le misure N C 58/02 (ex N 118/02) che la Francia ha applicato a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[notificata con il numero C(2008) 3182]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/611/CE)

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 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente a detti articoli [1] e viste queste osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

(1) Il 18 febbraio 2002 la Repubblica francese ha notificato alla Commissione un progetto di aiuto alla ristrutturazione a favore della *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (in prosieguo «la SNCM») [2], completato il 3 luglio 2002 [3]. L'aiuto alla ristrutturazione notificato consisteva nel ricapitalizzare la SNCM attraverso la *Compagnie Générale Maritime et Financière* (in prosieguo «la CGMF») [4] per un importo di 76 milioni di EUR.

(2) Con lettera del 19 agosto 2002, la Commissione ha notificato alle autorità francesi la decisione di avviare il procedimento d'indagine formale in applicazione dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE previsto dall'articolo 6 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE [5].

(3) L'8 ottobre 2002 [6] le autorità francesi hanno comunicato alla Commissione le loro osservazioni sulla decisione del 19 agosto 2002 [7].

(4) Su richiesta delle autorità francesi, sono state organizzate riunioni di lavoro con i servizi della Commissione il 24 ottobre 2002, il 3 dicembre 2002 e il 25 febbraio 2003.

(5) Nel quadro dell'avvio del procedimento, la Commissione ha ricevuto osservazioni da parte di due imprese, ovvero *Corsica Ferries France* (in prosieguo «la CFF») l'8 gennaio 2003 [8] e il gruppo Stef-TFE il 7 gennaio 2003, nonché di diversi enti territoriali francesi il 18 dicembre 2002 e il 9 e il 10 gennaio 2003. Con lettere del 13 e del 16 gennaio e del 5 e del 21 febbraio 2003, la Commissione ha trasmesso dette osservazioni alla Francia per eventuali commenti.

(6) Il 13 febbraio 2003 [9] e il 27 maggio 2003 [10] le autorità francesi hanno inviato alla Commissione commenti sulle osservazioni della CFF e del gruppo Stef-TFE.

(7) Il 16 gennaio 2003 i servizi della Commissione hanno inviato una richiesta di informazioni complementari cui le autorità francesi hanno risposto il 21 febbraio 2003.

(8) Con lettera del 10 febbraio 2003 [11], le autorità francesi hanno formulato argomentazioni per dimostrare che il progetto di aiuto rispettava in ogni punto gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà [12] (qui di seguito denominati «gli orientamenti del 1999»).

(9) Il 25 febbraio 2003 [13] le autorità francesi, su richiesta della Commissione, hanno trasmesso copia dell'accordo fra azionisti che lega la SNCM e il gruppo Stef-TFE.

(10) Con decisione 2004/166/CE del 9 luglio 2003 (in prosieguo «la decisione del 2003») [14], la Commissione ha approvato, a determinate condizioni, la concessione dell'aiuto alla ristrutturazione a favore della SNCM pagabile in due tranche, una di 66 milioni di EUR e l'altra di un importo massimo di 10 milioni di EUR da determinare in funzione dei proventi netti ottenuti dalle cessioni di attivi realizzate dopo l'adozione della decisione del 2003.

(11) Il 13 ottobre 2003 la CFF ha introdotto un ricorso d'annullamento della decisione del 2003 dinanzi al Tribunale di primo grado delle Comunità europee (in prosieguo «il Tribunale») (causa T-349/03).

(12) L'8 settembre 2004 la Commissione ha deciso di considerare che le modifiche richieste dalla Francia il 23 giugno 2004, ovvero la permuta della nave Aliso con la Asco nell'elenco delle navi che la SNCM era autorizzata a utilizzare a seguito della decisione del 2003 e la vendita della nave Aliso al posto della Asco, non erano di natura tale da rimettere in discussione la compatibilità con il mercato comune dell'aiuto alla ristrutturazione autorizzato dalla decisione del 2003 [15].

(13) Con decisione del 16 marzo 2005 (in prosieguo «la decisione del 2005»), la Commissione ha approvato il pagamento di una seconda tranche dell'aiuto alla ristrutturazione per un importo di 3,3 milioni di EUR, portando così l'importo complessivo dell'aiuto alla ristrutturazione autorizzato a 69 292 400 EUR.

(14) Il 15 giugno 2005, nella causa T-349/03, il Tribunale ha annullato la decisione del 2003 per via di un'errata valutazione del valore minimo dell'aiuto. Questa sentenza ha rinviato la Commissione alla fase del procedimento d'indagine formale avviato con decisione del 19 agosto 2002 e ha fatto decadere le decisioni dell'8 settembre 2004 e del 16 marzo 2005, che si basavano sulla decisione annullata del 2003.

(15) Il 25 ottobre 2005 ([16]) le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione informazioni relative alla situazione finanziaria della compagnia dalla notifica del progetto di aiuto alla ristrutturazione del 18 febbraio 2002.

(16) Il 17 novembre 2005 ([17]) le autorità francesi hanno fornito elementi relativi all'aggiornamento del piano di ristrutturazione del 2002 e alla ricostituzione dei capitali propri della SNCM ([18]).

(17) Il 15 marzo 2006 sono state trasmesse alla Commissione dalle autorità francesi una nota di sintesi sul mercato, il piano aziendale (parte delle entrate) e il calcolo dei risultati previsionali ([19]). Altri documenti sono stati consegnati ai servizi della Commissione il 28 marzo 2006 e il 7 aprile 2006 ([20]). In quest'ultima lettera, le autorità francesi hanno peraltro invitato la Commissione a ritenere che, in ragione della sua natura di «compensazione di servizio pubblico», una parte dell'aiuto alla ristrutturazione del 2002, in particolare l'importo di 53,48 milioni di EUR, non dovesse essere classificata come misura presa nel quadro di un piano di ristrutturazione, bensì come misura che non costituisce aiuto ai sensi della giurisprudenza Altmark ([21]) o come misura autonoma e indipendente dal piano di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE.

(18) Il 21 aprile 2006 un progetto di concentrazione, mediante il quale le imprese *Veolia Transport* (di seguito «la VT») ([22]) e *Butler Capital Partners* (di seguito «la BCP») acquisiscono il controllo congiunto della SNCM ([23]), è stato notificato alla Commissione ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ([24]). Il 29 maggio 2006 è stata adottata dalla Commissione una decisione che approva tale operazione di concentrazione ([25]).

(19) Il 21 giugno 2006 ([26]) le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione l'ordinanza del 26 maggio 2006 del ministero dell'Economia, delle Finanze e dell'Industria che approva operazioni finanziarie realizzate dalla società CGMF, il decreto n. 2006-606 del 26 maggio 2006 che trasferisce la SNCM al settore privato nonché l'ordinanza del 26 maggio 2006 che approva operazioni finanziarie realizzate dalla SNCF.

(20) Il 7 giugno 2006 sono state trasmesse alla Commissione informazioni riguardanti la delega di servizio pubblico e gli aiuti a carattere sociale relativi ai collegamenti con la Corsica ([27]).

(21) Il 13 settembre 2006 la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE riguardante nuove misure attuate a favore della SNCM, integrando nel contempo il piano di ristrutturazione notificato nel 2002 ([28]) (in prosieguo «la decisione del 2006»).

(22) Il 16 novembre 2006 la Francia ha fatto pervenire alla Commissione le sue osservazioni nel quadro della decisione del 2006 ([29]).

(23) Avendo ricevuto da alcune parti interessate una richiesta di proroga del termine per presentare osservazioni ([30]), la Commissione ha deciso di accordare questo termine supplementare a tutte le parti interessate ([31]).

(24) La Commissione ha ricevuto osservazioni da parte della CFF ([32]) e della STIM d'Orbigny (in prosieguo «STIM») ([33]), che sono state trasmesse alle autorità francesi mediante lettera del 20 febbraio 2007. Anche un terzo interessato ha fatto pervenire commenti, trasmessi anch'essi alle autorità francesi, che ha ritirato il 28 maggio 2008.

(25) Le autorità francesi hanno comunicato le loro osservazioni sui commenti dei terzi interessati il 30 aprile 2007 ([34]).

(26) Il 20 dicembre 2007 la CFF ha presentato una denuncia per aiuti di Stato contro la SNCM che completa gli invii di informazioni del 15 giugno 2007 e del 30 novembre 2007. Tale denuncia verte sull'articolo 3 della nuova convenzione di delega di servizio pubblico firmata nel giugno 2007 tra *Collectivité territoriale de Corse* e il raggruppamento *Compagnie Méridionale de Navigation-SNCM* per il periodo 2007-2013. Secondo la CFF, l'attuazione di questa clausola mobiliterebbe nuove risorse finanziarie per la SNCM dell'ordine di 10 milioni di EUR per l'anno 2007. Inoltre, la compensazione corrisposta alla SNCM in ragione degli obblighi di servizio pubblico costituirebbe un aiuto di Stato illegittimo in quanto non è stato notificato alla Commissione.

(27) Poiché un certo numero di informazioni era stato trasmesso alla Commissione dopo la scadenza del termine fissato inizialmente al 13 febbraio 2007 ([35]), la Commissione ha informato le parti interessate della sua decisione di prolungare il termine di presentazione delle osservazioni da parte di terzi al 14 marzo 2008.

(28) La Commissione ha trasmesso il 26 marzo 2008 le osservazioni dei terzi interessati alla Francia, che ha comunicato i suoi commenti il 28 marzo 2008, il 10 aprile 2008 e il 28 aprile 2008.

2. IDENTIFICAZIONE DEL BENEFICIARIO DELLE MISURE COPERTE DALLA PRESENTE DECISIONE

(29) Il beneficiario delle misure coperte dalla presente decisione è la *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (SNCM) che raggruppa varie filiali nel settore marittimo e che effettua servizi di trasporto marittimo di passeggeri, autovetture e automezzi pesanti sulle rotte fra la Francia continentale e la Corsica, l'Italia (Sardegna) e il Magreb (Algeria e Tunisia).

(30) La SNCM è una società per azioni nata nel 1969 dalla fusione della Compagnie générale transatlantique e della Compagnie de navigation mixte, entrambe create nel 1850. Denominata all'epoca Compagnie générale transméditerranéenne, è stata ribattezzata Société nationale maritime Corse-Méditerranée nel 1976, dopo che la Société nationale des chemins de fer (SNCF) ha acquisito una partecipazione nel suo capitale. La compagnia era stata infatti scelta dal governo francese per attuare il principio di continuità territoriale con la Corsica, ovvero l'allineamento delle tariffe dei trasporti marittimi a quelle della SNCF per il trasporto ferroviario, sulla base di una convenzione conclusa il 31 marzo 1976 per venticinque anni. La Compagnie générale transatlantique era già stata incaricata dal governo francese dei collegamenti con la Corsica con una precedente convenzione conclusa il 23 dicembre 1948.

(31) Al momento della notifica della ricapitalizzazione nel 2002, la SNCM era detenuta al 20 % dalla SNCF e all'80 % dalla CGMF. A seguito dell'apertura del capitale della SNCM il 30 maggio 2006 (cfr. il considerando 18 della presente decisione), la BCP e la VT detengono rispettivamente il 38 % e il 28 % del capitale della SNCM, mentre la CGMF resta presente nel capitale con una quota del 25 % (il 9 % del capitale è riservato ai dipendenti).

(32) Le principali filiali della SNCM sono le società Compagnie Méridionale de Navigation (in prosieguo «la CMN») ([36]), Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) ([37]), Aliso Voyage ([38]), Sudcargos ([39]), Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement (SARA) ([40]), Ferrytour ([41]) e Les Comptoirs du Sud ([42]).

(33) A seguito della cessione delle navi ad alta velocità Aliso nel settembre 2004 e Asco ([43]) nel maggio 2005, la flotta della SNCM è costituita da dieci navi cinque traghetti per automezzi ([44]), quattro navi miste (mercantili e passeggeri) ([45]) e una nave ad alta velocità (NAV) che opera principalmente da Nizza ([46]), di cui sette di proprietà ([47]).

(34) Per essere esaustivi, va ricordato che i servizi di trasporto marittimo regolari fra i porti della Francia continentale e della Corsica sono stati assicurati dal 1948 nell'ambito di un servizio pubblico di cui la SNCM e la CMN sono stati i concessionari fra il 1976 e il 2001, in virtù di una convenzione quadro conclusa inizialmente per venticinque anni. Conformemente alla normativa comunitaria in vigore ([48]) e a seguito dalla gara d'appalto europea ([49]) organizzata dall'ente territoriale di Corsica ([50]), la SNCM e la CMN hanno ottenuto congiuntamente la delega di servizio pubblico (in prosieguo «la DSP») relativa ai collegamenti con la Corsica in partenza da Marsiglia in cambio di compensazioni finanziarie durante il periodo 2002-2006.

(35) Poiché la DSP sarebbe giunta a scadenza alla fine del 2006, il summenzionato servizio pubblico marittimo, a seguito di una nuova gara d'appalto europea ([51]), è stato assegnato al raggruppamento SNCM-CMN con decorrenza dal 1º maggio 2007 e fino al 31 dicembre 2013 per una sovvenzione di circa 100 milioni di EUR l'anno.

(36) Parallelamente, sono imposti obblighi di frequenza dei collegamenti a tutti gli operatori che servono l'isola con partenza da Tolone e Nizza. Su queste linee, i residenti corsi nonché altre categorie di passeggeri usufruiscono dal 2002 e fino al 2013 di aiuti sociali istituiti in virtù delle decisioni della Commissione del 2 luglio 2002 ([52]) e del 24 aprile 2007 ([53]).

3. CONTESTO CONCORRENZIALE

(37) La SNCM opera principalmente su due mercati distinti sia per il traffico di passeggeri che per quello delle merci: da un lato, il collegamento con la Corsica e del Magreb, con partenza dalla Francia, e dall'altro, a titolo accessorio, il collegamento con l'Italia e la Spagna.

3.1. I collegamenti con la Corsica

Il trasporto passeggeri

(38) I collegamenti con la Corsica per il trasporto passeggeri è un mercato caratterizzato da una forte stagionalità. Vi si osservano infatti picchi di frequentazione stagionale che possono raggiungere un livello dieci volte superiore a quello del mese più calmo e ciò impone agli operatori di possedere una flotta dimensionata per assorbire tali picchi. La metà del fatturato è realizzato in luglio e agosto. Si ha poi uno squilibrio secondo la direzione del tragitto, anche in periodo di punta: in luglio, per esempio, la partenza dal continente si effettua a pieno carico mentre il ritorno è quasi vuoto. Di conseguenza, i tassi di riempimento annuale medio delle navi sono relativamente bassi.

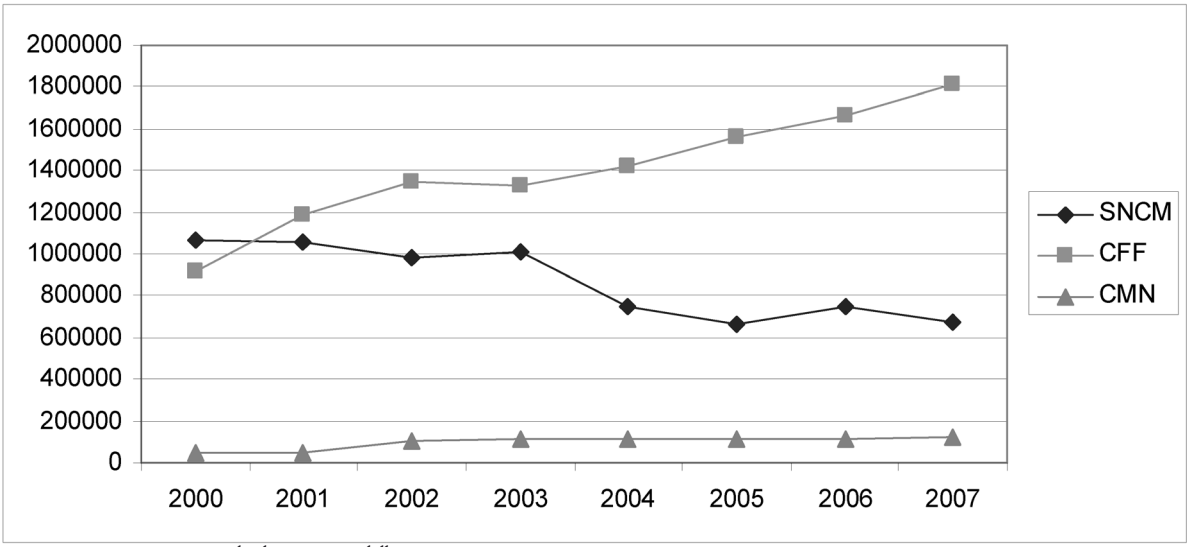
(39) La SNCM è l'operatore storico che collega la Corsica al continente francese. Schematicamente, i due terzi della sua attività si realizzano fra Marsiglia e la Corsica nel quadro di una delega di servizio pubblico; il terzo restante della sua attività è costituito da collegamenti che hanno punti di origine o di destinazione diversi (Nizza-Corsica, Tolone-Corsica, collegamenti internazionali verso la Sardegna o il Magreb).

(40) La SNCM ha esercitato a lungo la sua attività principale in situazione di monopolio. Dal 1996, tuttavia, essa si confronta con una concorrenza in rapido sviluppo. Quindi, la società *Corsica Ferries France* (CFF) è oggigiorno l'attore dominante dei collegamenti marittimi fra il continente e la Corsica e la sua quota di mercato è in costante progresso. Pur essendo presente su questo mercato solo dal 1996, la CFF ha visto aumentare il suo traffico «passeggeri» di […] (*) l'anno fra il 2000 e il 2005 e questa crescita continua. Oggigiorno, quindi, quasi […] passeggeri marittimi fra il continente e la Corsica prendono una nave della CFF e solo […] ne utilizzano una della SNCM, mentre la CMN trasporta i passeggeri restanti, ovvero […].

(41) La posizione acquisita negli ultimi sette anni dalla CFF sul mercato considerato si manifesta anche riguardo al numero di passeggeri trasportati per stagione fra la Corsica e la Francia continentale. Dal grafico sottostante si evince che la quota di mercato della CFF è passata dal 45 % del 2000 al […] % nel 2007 e quella della SNCM dal 53 % al […] % nello stesso periodo, con un divario superiore a un milione di viaggiatori trasportati.

Grafico 1

Numero di passeggeri trasportati a stagione (maggio-settembre) fra la Francia continentale e la Corsica — stagioni 2000-2007



Fonte: Osservatorio regionale dei trasporti della Corsica

(42) Gli altri concorrenti minori della SNCM nel servizio della Corsica sono la *Compagnie Méridionale de Navigation* (CMN), *Moby Lines, Happy Lines* e *TRIS*.

(43) Negli ultimi due anni l'offerta della SNCM e le sue quote di mercato per i collegamenti con la Corsica sono diminuite, con una riduzione del […] % per quanto riguarda l'offerta di posti (- […] % per i servizi in partenza da Nizza e - […] % per quelli in partenza da Marsiglia).

(44) Il calo costante delle quote di mercato dimostra tuttavia che il ristabilimento della fiducia da parte dei passeggeri, pregiudicata in maniera molto grave dagli scioperi e dai disordini generati dai conflitti sociali del 2004 e del 2005, soprattutto in occasione della privatizzazione dell'impresa, procede molto lentamente. Si tratta di una condizione necessaria per arginare la diminuzione della quota di mercato della SNCM constatata in questi ultimi anni. In questo contesto, l'incremento del fatturato nel 2007 rassicura circa la solidità dell'impresa, sebbene abbia liberato quote di mercato considerevoli a vantaggio del suo unico concorrente, che detiene attualmente una quota di gran lunga superiore.

(45) Il mercato del trasporto marittimo di passeggeri fra il continente e la Corsica è aumentato in media del 4 % negli ultimi 15 anni; la crescita dovrebbe continuare, con un incremento del […] % previsto anche per il 2008 per poi aumentare moderatamente negli anni seguenti. Eppure, non sembra che nuovi attori cerchino di affacciarsi su questo mercato. In occasione della gara d'appalto lanciata dall'Office des Transports de Corse al fine di attribuire, per il periodo 2007-2013, la delega di servizio pubblico relativa al collegamento di alcuni porti della Corsica, oltre a quelle della CFF e della SNCM-CMN non sono pervenute altre candidature, benché fossero possibili risposte parziali su una determinata linea.

(46) Costituendo il principale concorrente della SNCM, la CFF ha aumentato notevolmente la propria offerta di posti da 500 000 a […] milioni fra il 1999 e il 2007 (di cui il […] % è aumentato fra il 2006 e il 2007), circostanza che le ha permesso di incrementare il traffico (da […] milioni nel 2005 a […] milioni nel 2007) e la quota di mercato. Questa politica si traduce tuttavia in tassi di riempimento strutturalmente meno elevati per la CFF rispetto alla SNCM, con un divario dell'ordine di […] punti percentuali nel 2007. Per la SNCM, il tasso di riempimento medio per l'anno 2007 si collocava al […] %, valore nella norma se si tiene conto della forte stagionalità del mercato (cfr. *supra*).

Il trasporto merci

(47) Per quanto concerne il traffico merci con la Corsica, la SNCM deteneva nel 2005 circa il […] % del mercato Marsiglia-Tolone verso la Corsica.

(48) Per il traffico di merci generiche (non accompagnate), la SNCM e la CMN dispongono di un quasi monopolio di fatto. Nel quadro del contratto di delega di servizio pubblico, le due compagnie assicurano collegamenti frequenti da Marsiglia verso l'insieme dei porti della Corsica.

(49) Per i rimorchi accompagnati, caricati su traghetti, che rappresentano globalmente il 24 % del traffico di merci generiche misurato in metri lineari, esiste una concorrenza tra tutti gli operatori passeggeri. La SNCM e la CMN detengono la maggioranza anche di questo traffico accompagnato. Gli altri operatori, in particolare la CFF, ne detengono il 10 %, ovvero il 2 % del mercato globale.

(50) Anche per le automotrici accompagnate ([54]), caricate su traghetti (circa il 24 % del traffico delle merci generiche nel 2003), la SNCM e la CMN detengono la maggioranza del mercato in questione. Tuttavia, a partire dal 2002, la CFF ha sviluppato l'offerta e detiene circa il […] % del mercato.

3.2. **I collegamenti con il Magreb**

(51) La Tunisia e l'Algeria rappresentano un mercato importante, di circa 5 milioni di passeggeri, dominato dal settore dei trasporti aerei. In questo contesto, il trasporto marittimo rappresenta circa il 15 % dei flussi. Mentre l'Algeria rappresenta un mercato marittimo significativo dell'ordine di 560 000 passeggeri, la Tunisia rappresenta un mercato meno importante, pari a 250 000 passeggeri circa.

(52) Il mercato del trasporto marittimo della Francia verso il Magreb ha registrato una crescita sostenuta nel corso di questi ultimi anni, pari a circa il 13 % fra il 2001 e il 2005. Considerate le prospettive di incremento del turismo verso questa regione, il trasporto marittimo dovrebbe registrare un tasso di espansione annuo del 4 % circa all'orizzonte 2010.

(53) In Algeria, la SNCM si posiziona come il secondo attore del mercato dopo *l'Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs* (ENTMV), società pubblica algerina. La quota di mercato della SNCM è passata dal 24 % del 2001 al […] % del 2005.

(54) La SNCM si posiziona come secondo operatore nel mercato verso la Tunisia dopo la *Compagnie tunisienne de navigation* (CTN). Benché dal 2001 la SNCM abbia perso quote di mercato a vantaggio della CTN passando dal 44 % al […] % nel 2004, nel 2005 si è tuttavia registrato un miglioramento ([…] %).

4. **DESCRIZIONE DELLE MISURE COPERTE DALLA PRESENTE DECISIONE**

4.1. **La ricapitalizzazione della SNCM del 2002**

4.1.1. *Descrizione*

(55) A seguito della decisione della Commissione del 17 luglio 2002 di autorizzare una aiuto al salvataggio alla SNCM ([55]), il 18 febbraio 2002 le autorità francesi hanno notificato alla Commissione un progetto di aiuto alla ristrutturazione a favore della SNCM. Questa misura consisteva nel ricapitalizzare la SNCM, attraverso la sua società madre CGMF, per un importo di 76 milioni di EUR, di cui 46 milioni a titolo di oneri di ristrutturazione ([56]). Questo aumento di capitale mirava a portare i capitali propri della SNCM da 30 milioni di EUR a 106 milioni di EUR.

(56) Conformemente agli orientamenti del 1999, le autorità francesi hanno presentato alla Commissione un piano di ristrutturazione ([57]) per la SNCM imperniato su cinque punti:

i) una diminuzione del numero di traversate e il reindirizzamento delle navi sulle varie linee (un calo dei collegamenti verso la Corsica e un rafforzamento di quelli del Magreb) ([58]);

ii) una riduzione di quattro navi della sua flotta che doveva apportare 21 milioni di EUR di liquidità;

iii) la cessione di alcuni attivi immobiliari;

iv) una riduzione del personale ([59]) del 12 % circa che, associata a una politica salariale ragionevole, doveva permettere di diminuire gli oneri per equipaggio dai 61,8 milioni di EUR del 2001 a […] milioni di EUR in media dal 2003 al 2006 e gli oneri per il personale di terra da 50,3 milioni di EUR del 2001 a […] milioni di EUR nello stesso periodo;

v) la liquidazione di due delle sue controllate, la *Compagnie Maritime Toulonnaise* e la società *Corsica Marittima*, le cui attività residue sarebbero state acquisite dalla SNCM.

(57) A seguito delle osservazioni formulate dalla Commissione nella decisione del 19 agosto 2002, le autorità francesi hanno descritto, nella lettera del 31 gennaio 2003, i miglioramenti apportati al piano di ristrutturazione in merito ai seguenti punti:

— impegni e precisazioni sulla politica salariale,

— un progetto di riduzione dei costi negli acquisti intermedi,

— l'impegno sul fatto che la SNCM non sarebbe stata all'origine di una guerra tariffaria con i suoi concorrenti per la Corsica.

(58) Riguardo a quest'ultimo punto, le autorità francesi precisano che «la SNCM assume questo impegno senza riserve, poiché considera che una guerra tariffaria nella fattispecie non sarebbe conforme al suo posizionamento strategico, al suo interesse, poiché condurrebbe a un calo delle sue entrate, alle sue pratiche abituali e al suo know-how».

(59) Nel loro piano di ristrutturazione, le autorità francesi hanno presentato alla Commissione un piano finanziario dettagliato per il periodo 2002-2007 sulla base di ipotesi mediane concernenti una serie di variabili ([60]). Le proiezioni finanziarie indicano, fra l'altro, un ritorno a risultati correnti positivi a partire dal 2003.

Tabella 1

Piano finanziario per il periodo 2002-2007

(milioni di EUR)

	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Consuntivo	Consuntivo	Preventivo	Consuntivo	Preventivo	Preventivo	Preventivo	Preventivo	Preventivo
Fatturato	204,9	204,1	178	205,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sovvenzioni all'operatività	85,4	86,7	74,5	77,7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Risultato corrente	– 14,7	– 5,1	1,2	– 5,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Risultato netto	– 6,2	– 40,4	23	4,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fondi propri	67,5	29,7	119	33,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Debiti finanziari netti (al netto di leasing)	135,8	134,5	67,7	144,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Coefficienti finanziari					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Risultato corrente/fatturato + sovvenzioni	– 5 %	– 2 %	0 %	– 2 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fondi propri/indebitamento a bilancio	50 %	22 %	176 %	23 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Dati per il 2000, il 2001 e il 2002 ricavati dalle relazioni annuali 2001 e 2002 della SNCM

(60) L'apporto di capitale per 76 milioni di EUR nonché il ritorno alla redditività dell'azienda, previsto a partire dal 2003, dovevano permettere, secondo le autorità francesi, di far passare i capitali propri da circa 30 milioni di EUR della fine dell'anno 2001 a 120 milioni di EUR nel breve termine (2003), poi a […] milioni di EUR alla fine del piano (2006-2007). Ciò doveva consentire una riduzione dell'indebitamento finanziario dai 145 milioni di EUR del 2002 a livelli compresi fra […] e […] milioni di EUR tra il 2003 e il 2005. Negli ultimi anni del piano, era previsto un innalzamento dell'indebitamento da parte della compagnia per il rinnovo, in piena proprietà, di una o due navi.

(61) Le autorità francesi hanno anche fornito uno studio di sensibilità dei risultati previsti rispetto alle ipotesi di lavoro relative al traffico sulle varie linee. Su tale base, le diverse simulazioni dimostrano che la SNCM dovrebbe ritornare sulla strada della redditività nei casi considerati.

4.1.2. *Determinazione dell'importo della ricapitalizzazione*

(62) Il metodo utilizzato dalle autorità francesi ([61]) per determinare l'importo della ricapitalizzazione consiste nel calcolare il fabbisogno finanziario sulla base del rapporto medio fra fondi propri e debiti finanziari constatato nel 2000 presso cinque compagnie marittime europee. Malgrado le disparità dei bilanci di queste imprese, la media considerata dalle autorità francesi si colloca al 79 %. Le autorità francesi sostengono che le proiezioni finanziarie sul periodo dal 2002 al 2007 portano a un rapporto medio fra capitali propri e debiti finanziari pari al 77 % mentre i capitali propri raggiungerebbero 169 milioni di EUR nel 2007. Un tale livello di fondi propri doveva essere ottenuto mediante una ricapitalizzazione di 76 milioni di EUR e l'adeguata realizzazione delle azioni previste nel piano di ristrutturazione.

4.2. **Misure posteriori alla ricapitalizzazione del 2002**

4.2.1. *Osservazione preliminare*

(63) La ricapitalizzazione e il piano di ristrutturazione del 2002 non hanno prodotto i risultati previsti e, a partire dal 2004, la situazione economica e finanziaria della SNCM è notevolmente peggiorata. A questo deterioramento hanno contribuito sia fattori interni (conflitti sociali, realizzazione insufficiente e tardiva degli obiettivi di produttività, perdita di quote di mercato) sia fattori esterni alla SNCM [minor attrattiva della destinazione della Corsica, acquisizione di quote di mercato da parte della CFF, errori di gestione da parte dello Stato ([62])] nonché il rincaro dei carburanti.

(64) Così, il risultato corrente della SNCM si è collocato a – 32,6 milioni di EUR nel 2004 e a – 25,8 milioni di EUR nel 2005. Quanto al risultato netto, era di – 29,7 milioni di EUR nel 2004 e di – 28,8 milioni di EUR nel 2005.

(65) Il deterioramento della situazione economica e finanziaria della SNCM ha indotto le autorità francesi a cedere attivi in misura superiore rispetto a quanto previsto dal piano di ristrutturazione del 2002 e richiesto dalla decisione del 2003, nonché ad avviare una procedura di ricerca di partner privati.

Tabella 2

Elenco degli attivi ceduti dalla SNCM dal 2002 ([63])

	Proventi netti da cessioni	Data
Cessioni proposte nella notifica del 2002 (in EUR)	25 165 000	
Aliso (in sostituzione della nave Asco, ai sensi della decisione dell'8 settembre 2004 della Commissione)	[…]	30.9.2004
Napoléon	[…]	6.5.2002
Monte Rotondo	[…]	31.7.2002
Liberté	[…]	27.1.2003
Complesso immobiliare Schuman	[…]	20.1.2003
Cessioni supplementari imposte dalla Commissione nella decisione del 9 luglio 2003 (in EUR)	5 022 600	
SCI Espace Schuman	[…]	24.6.2003
Southern Trader	[…]	22.7.2003
Someca	[…]	30.4.2004
Amadeus	[…]	12.10.2004
CCM	[…] ([1])	—

	Proventi netti da cessioni	Data
Cessioni supplementari intervenute dopo la decisione del luglio 2003 (in milioni di EUR)	12,6	
Asco	[…]	24.5.2005
Sudcargos	[…]	15.9.2005
Vendita di appartamenti del parco immobiliare della SNCM (occupati in passato da personale della SNCM)	[…]	dal settembre 2003 al 2006
Totale (in milioni di EUR)	42,385	

([1]) […]

4.2.2. *Le misure successive alla ricapitalizzazione del 2002*

(66) A seguito di una procedura di selezione aperta, trasparente e non discriminatoria ([64]), il 13 ottobre 2005 è stato finalmente trovato un accordo fra lo Stato, la BCP e la VT in un contesto sociale e finanziario molto difficile. La VT è quindi l'operatore industriale della SNCM (partecipazione al 28 %) mentre la BCP è l'azionista di riferimento con una partecipazione del 38 %. Lo Stato si è impegnato, in particolare nei confronti dei dipendenti, a rimanere azionista della compagnia per il 25 % ([65]). La BCP e la VT hanno stabilito un piano aziendale per la SNCM che è stato comunicato il 7 aprile 2006 alla Commissione europea.

Il contenuto del protocollo d'intesa

(67) Il protocollo d'intesa, ai sensi del quale il 75 % del capitale della SNCM è ceduto agli acquirenti privati, è stato sottoscritto il 16 maggio 2006 fra le parti (BCP, VT e CGMF).

(68) Nella sezione II del protocollo d'intesa è stabilito che la CGMF si impegna ad approvare, sottoscrivere e versare integralmente un aumento di capitale della SNCM per un importo complessivo di 142,5 milioni di EUR.

(69) A seguito dell'aumento di capitale, si prevede che il capitale sociale della SNCM sia ridotto mediante annullamento di azioni per essere riportato al minimo legale per una società per azioni che non ricorre a un collocamento presso il pubblico.

(70) A integrazione dell'aumento di capitale, la CGMF si impegna a mettere a disposizione della SNCM, sotto forma di un anticipo in conto corrente, la somma di 38,5 milioni di EUR. Questo anticipo di conto corrente, che sarà versato dalla SNCM a un sequestratario (la banca CIC), è destinato al finanziamento della frazione di costo definito «per generosità» che andrebbe a integrare le somme dovute in applicazione delle disposizioni di legge e convenzionali nell'eventualità di un piano di riduzione del personale attuato dagli acquirenti ([66]). Il versamento di compensazioni in aggiunta alle indennità percepite in applicazione delle disposizioni di legge e convenzionali si fa su base individuale e nominativa per dipendenti che hanno lasciato l'impresa e il cui contratto di lavoro è stato rescisso.

(71) A seguito di queste operazioni, la sezione III del protocollo d'intesa prevede che la CGMF ceda agli acquirenti privati le proprie azioni pari al 75 % delle azioni che costituiscono il capitale sociale dell'impresa e il […] destinato a finanziare la parte del piano sociale che va oltre gli obblighi convenzionali e legali.

(72) La sezione III del protocollo d'intesa prevede anche la sottoscrizione congiunta e concomitante da parte degli acquirenti e della CGMF di nuove azioni per un importo complessivo di 35 milioni di EUR e di un apporto in conto corrente di 8,75 milioni di EUR da parte delle società BCP/VT, messo a disposizione della SNCM in funzione del suo fabbisogno di tesoreria. Al paragrafo III.2.7 del protocollo d'intesa, si stabilisce che il valore delle azioni della CGMF è pari, in ogni momento, al loro valore nominale iniziale aumentato del […] % del valore nominale versato, moltiplicato per G/365, dove G è il numero di giorni trascorsi dalla data di realizzazione, al netto di tutte le somme percepite (per esempio dividendi). Queste modalità non sono applicabili in caso di amministrazione controllata o liquidazione giudiziaria della società.

(73) Il protocollo d'accordo (sezione III.5) comporta una clausola risolutiva di cessione della SNCM che può essere esercitata in concomitanza dagli acquirenti nel caso sopraggiunga uno dei seguenti avvenimenti, poiché queste ipotesi avrebbero l'effetto di rimettere in discussione la credibilità del loro piano aziendale e il risanamento della società:

— la mancata attribuzione del contratto di delega di servizio pubblico relativo ai collegamenti marittimi della Corsica per il periodo che inizia il 1º gennaio 2007 […],

— qualunque decisione negativa della Commissione europea o sentenza del Tribunale o della Corte di giustizia, come un rifiuto dell'operazione o l'imposizione di condizioni aventi un impatto sostanziale sul valore della società, […].

(74) La sezione VII del protocollo d'intesa prevede che la CGMF si faccia carico di una parte degli impegni sociali della SNCM a titolo di spese per cassa mutua dei suoi pensionati per un importo valutato in 15,5 milioni di EUR a decorrere dal giorno del trasferimento della proprietà dell'impresa.

(75) Le modalità di governance dell'impresa sono precisate nella sezione IV del protocollo d'intesa. Si prevede di procedere a una modifica della modalità di gestione della SNCM che sarà trasformata in società per azioni con comitato esecutivo e consiglio di vigilanza. Quest'ultimo sarà costituito da 10, poi da 14 membri. La presidenza sarà attribuita temporaneamente a un rappresentante dello Stato. Se la DSP è attribuita alla SNCM, il presidente del consiglio di vigilanza sarà sostituito da un rappresentante della BCP. Quanto al comitato esecutivo, esso ha la funzione di assicurare la gestione operativa della SNCM.

(76) Il 26 maggio 2006 il governo francese ha interinato la cessione della SNCM nonché le succitate misure.

Le misure

(77) Alla luce di quanto sopra, il protocollo d'intesa contiene tre tipi di misure statali che giustificano un'indagine relativa al regime comunitario degli aiuti di Stato:

— la cessione del 100 % della SNCM a un prezzo negativo di 158 milioni di EUR (apporto di capitale per 142,5 milioni di EUR e assunzione delle spese di cassa mutua per un importo di 15,5 milioni di EUR),

— l'anticipo in conto corrente da parte della CGMF di un importo di 38,5 milioni di EUR a favore del personale licenziato della SNCM,

— l'aumento di capitale per 8,75 milioni di EUR sottoscritto dalla CGMF congiuntamente e contestualmente all'apporto di 26,25 milioni di EUR effettuato dalle società VT e BCP.

5. PORTATA DELLA PRESENTE DECISIONE

(78) La presente decisione definitiva concerne le misure attuate dalla Francia a favore della SNCM dal 18 febbraio 2002, cioè:

— l'apporto di capitale dalla CGMF alla SNCM per un importo di 76 milioni di EUR nel 2002 (di cui 53,48 milioni di EUR a titolo di obblighi di servizio pubblico e il saldo a titolo di aiuti alla ristrutturazione),

— il prezzo di vendita negativo della SNCM da parte della CGMF per un importo di 158 milioni di EUR,

— l'apporto della CGMF di 8,75 milioni di EUR,

— l'assunzione da parte della CGMF di alcuni interventi sociali complementari per un importo di 38,5 milioni di EUR.

(79) La presente decisione non concerne l'esame delle compensazioni finanziarie percepite o da percepire da parte della SNCM a titolo degli obblighi di servizio pubblico per il periodo 2007-2013, che sono oggetto di un procedimento distinto.

6. MOTIVAZIONI CHE HANNO PORTATO ALL'ADOZIONE DELLE DECISIONI DELLA COMMISSIONE DEL 2002 E DEL 2006

6.1. L'avvio del procedimento d'indagine formale del 2002

(80) Nella sua decisione del 19 agosto 2002 di avviare un procedimento, la Commissione, pur riconoscendo alla SNCM la natura di impresa in difficoltà, ha espresso i propri dubbi circa la compatibilità della misura notificata con i criteri esposti al punto 3.2.2 degli orientamenti del 1999 allora in vigore.

(81) La Commissione ha espresso alcuni dubbi sul piano di ristrutturazione in considerazione dell'assenza di analisi delle cause delle perdite dell'impresa. In particolare, la Commissione ha chiesto delucidazioni riguardanti i collegamenti fra le perdite e gli obblighi di servizio pubblico, l'impatto della politica di acquisto di navi della SNCM sul conto economico e le misure previste per aumentare la produttività dell'impresa.

(82) La Commissione ha inoltre sottolineato alcune lacune del piano di ristrutturazione, in particolare l'assenza di misure concrete per ridurre l'ammontare dei consumi intermedi e l'assenza di indicazioni sulla futura politica tariffaria della SNCM.

(83) La Commissione si è parimenti interrogata sulla pertinenza del metodo di calcolo adottato dalle autorità francesi per fissare l'importo della ricapitalizzazione e su certe ipotesi considerate per elaborare le simulazioni finanziarie.

6.2. L'estensione del procedimento d'indagine formale del 2006

(84) Con decisione del 13 settembre 2006, la Commissione ha stabilito di estendere il procedimento d'indagine formale del 2002 alle misure previste nel quadro della cessione della SNCM al settore privato.

(85) Innanzitutto, considerando l'invito delle autorità francesi del 7 aprile 2006 (cfr. considerando 17 della presente decisione) a esaminare una parte dell'importo dell'apporto di capitale del 2002 alla luce della giurisprudenza Altmark, la Commissione ha, a questo proposito, sollevato dubbi quanto al rispetto delle condizioni (in particolare la seconda e la quarta) poste dal giudice comunitario in tale sentenza ([67]).

(86) Nell'ipotesi in cui questo importo fosse definito quale aiuto compatibile ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, la Commissione ha stimato, nella decisione del 2006, che il nuovo importo di aiuto da valutare alla luce degli orientamenti sugli aiuti per la ristrutturazione sarebbe di 15,81 milioni di EUR. Poiché l'ammontare dell'aiuto alla ristrutturazione sarebbe sensibilmente inferiore a quello notificato nel 2002 e approvato nel 2003, la Commissione ha espresso dubbi circa l'opportunità di mantenere l'insieme delle contropartite imposte alla SNCM con la decisione del 2003.

(87) La Commissione ha altresì espresso dubbi circa il rispetto delle condizioni imposte dalla decisione del 2003, ovvero il principio di price leadership e il numero di rotazioni sulla Corsica.

(88) Per quanto concerne il prezzo di cessione negativo della SNCM, la Commissione ha espresso dubbi circa il fatto che la ricapitalizzazione ad opera dello Stato precedente alla cessione della SNCM sia conforme al principio dell'investitore privato in economia di mercato. In particolare, la Commissione dubita della validità del calcolo dei costi di liquidazione che lo Stato azionista sarebbe stato tenuto a corrispondere in caso di liquidazione della SNCM.

(89) La Commissione ha messo in dubbio il fatto che gli interventi finanziari possano giustificarsi in ottemperanza agli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione.

(90) Ha peraltro espresso dubbi circa la seconda ricapitalizzazione di 8,75 milioni di EUR per quanto riguarda il rispetto dei principi di concomitanza dell'investimento privato e di quello pubblico e l'identità delle condizioni di sottoscrizione ai sensi della giurisprudenza.

(91) La Commissione ha infine messo in dubbio il fatto che gli interventi sociali complementari di 38,5 milioni di EUR di aiuti alla persona possano costituire un vantaggio indiretto all'impresa. Ha altresì evidenziato il rischio di contraddizione con l'assunzione delle indennità complementari di licenziamento come facenti parte dei rischi sostenuti da un investitore avveduto.

7. **POSIZIONE DELLE AUTORITÀ FRANCESI**

7.1. **Sulla ricapitalizzazione del 2002**

7.1.1. *Sull'importo di 53,48 milioni di EUR alla luce della giurisprudenza Altmark*

7.1.1.1. L'osservanza dei quattro criteri Altmark

(92) Nella lettera del 7 aprile 2006 nonché nell'ambito dei commenti presentati a seguito della decisione del 2006, le autorità francesi invitavano la Commissione a prendere atto che, in ragione della sua natura di «compensazione di servizio pubblico» per il periodo 1991-2001, una parte dell'aumento di capitale del 2002, ovvero 53,48 milioni di EUR, non costituisce un aiuto di Stato alla luce della giurisprudenza Altmark, considerando infatti che le quattro condizioni sancite da detta giurisprudenza sono soddisfatte nella fattispecie.

(93) Per quanto concerne in particolare la seconda condizione Altmark, le autorità francesi sottolineano che ai sensi della sentenza Altmark, solo i parametri di calcolo devono essere fissati previamente in modo obiettivo e trasparente. Ora, nella fattispecie, esse precisano che l'importo di 53,48 milioni di EUR è stato versato nel novembre 2003 sulla base di parametri di calcolo fissati prima del periodo in questione (1991-2001) ([68]).

(94) Da allora, secondo la Francia, il fatto che il versamento della rivalutazione per compensazione insufficiente intervenga a posteriori non rimette in dubbio la sua conclusione per cui i parametri di calcolo in base ai quali è calcolata la compensazione di 53,48 milioni di EUR erano chiaramente fissati in modo obiettivo e trasparente prima dell'assolvimento delle mansioni di servizio pubblico.

(95) Per quanto riguarda la quarta condizione Altmark, le autorità francesi considerano che essa riguardi le caratteristiche di un'impresa incaricata di un compito di servizio pubblico che risponda alla qualifica di un buon gestore medio, ma per contro non fa in alcun modo riferimento a una qualche esigenza di redditività minima o media dell'impresa in questione.

(96) A questo proposito, le autorità francesi considerano che la SNCM possa beneficiare di una «presunzione di gestione efficiente» per il periodo dal 1991 al 2001 e che non può essere considerata alcuna «presunzione di gestione inefficiente» nei confronti di questa per il solo fatto delle perdite finanziarie subite durante il periodo 1991-2001. Secondo le autorità francesi, le perdite della SNCM non sarebbero da imputare a una cattiva gestione bensì alla rigidità delle convenzioni sottoscritte nel 1991 e nel 1996 nonché all'improvviso sconvolgimento del mercato storico di questa compagnia dovuto al passaggio da una situazione di monopolio a un contesto fortemente concorrenziale. La SNCM si sarebbe comportata, dunque, come un'impresa gestita in modo mediamente efficiente.

(97) La Francia sottolinea che l'operatore pubblico era la sola impresa in grado di assumersi tali obblighi in termini di regolarità annuale e frequenza di servizio e questo nonostante l'arrivo nel 1996 di un operatore privato, il quale copriva solo alcune linee e unicamente durante l'alta stagione. In senso stretto, quindi, non esisteva un'impresa i cui costi potessero fungere da riferimento per determinare se il livello della compensazione accordata alla SNCM superasse o meno i costi necessariamente generati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico. Sarebbe dunque difficile, secondo le autorità francesi, effettuare un confronto fra la struttura di costi della SNCM e quella di altre compagnie marittime, considerate le specificità dell'attività di quest'ultima e del mercato in cui opera.

(98) Malgrado l'impossibilità pratica di trovare un'impresa che possa servire da punto di riferimento per tale periodo, la Francia ritiene di aver cercato di fornire, nell'ambito degli scambi con la Commissione che hanno avuto luogo nel 2005 e nel 2006, elementi oggettivi e giustificabili che consentissero di stabilire la natura di «impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto» della SNCM e di constatare l'osservanza del quarto criterio posto dalla sentenza Altmark ([69]).

(99) La Francia ritiene inoltre che un raffronto fondato sugli elementi disponibili relativi alla struttura di costi della CFF e della SNCM sarebbe lungi dal contraddire la presunzione di gestione efficiente della SNCM, soprattutto perché tali elementi non permettono di prendere in considerazione una parte non trascurabile dei costi dell'attività di servizio pubblico che concerne il trasporto merci.

(100) Peraltro, la Francia afferma che, in un caso come il presente, è ammesso considerare che la giurisprudenza che ha portato alla sentenza Altmark (e in particolare la sentenza Ferring) debba intendersi come una verifica della sola assenza di compensazione sovradimensionata. A questo riguardo, le autorità francesi sostengono che le sovvenzioni accordate non hanno superato i costi effettivamente sostenuti dalla SNCM per gli obblighi di servizio pubblico di cui si è fatta carico, come ha rilevato la Commissione nella decisione del 30 ottobre 2001 ([70]).

(101) Infine, le autorità francesi affermano che il fatto che la giurisprudenza Altmark si applichi alla convenzione di DSP del 2002-2006 dovrebbe contribuire a fugare ogni dubbio sull'applicabilità di questa giurisprudenza alle compensazioni per oneri di servizio pubblico relative al periodo compreso fra il 1991 e il 2001. Infatti, secondo la Francia, le compensazioni accordate dal 1991 al 2001 e dal 2002 al 2006 avrebbero la stessa natura poiché i parametri della loro definizione, ovvero esigenze di servizio pubblico gravose, la presenza di una sola impresa in grado di farsene carico e uno schema di valutazione dei costi di esercizio, sono identici.

(102) In conclusione, la Francia è del parere che l'esistenza degli obblighi di servizio pubblico, associata all'assenza di compensazione sovradimensionata per il periodo 1991-2001, conferma il rispetto delle quattro condizioni Altmark.

7.1.1.2. La compatibilità dell'importo di 53,48 milioni di EUR alla luce dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE

(103) Se la Commissione dovesse concludere che questo intervento costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, le autorità francesi stimano che questa misura autonoma e indipendente dal piano di ristrutturazione del 2002 sia compatibile ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, non essendo stato contestato detto fondamento di compatibilità dal Tribunale nella sentenza del 2005.

(104) Le autorità francesi insistono sul fatto che, nel caso in esame, l'importo in questione è una misura che non andrebbe valutata alla luce degli orientamenti sugli aiuti per la ristrutturazione del 1999 o del 2004 e, in particolare, non dovrebbe essere presa in considerazione nel valutare le condizioni imposte al piano del 2002. Infatti, secondo la Francia, gli orientamenti sugli aiuti alla ristrutturazione del 2004 (punto 68) non potrebbero giustificare l'integrazione dei 53,48 milioni di EUR negli aiuti alla ristrutturazione.

(105) A questo proposito, la Francia afferma che l'importo di 53,48 milioni di EUR che copre compensazioni per oneri di servizio pubblico per il periodo 1991-2001 non è una misura accordata durante la ristrutturazione, che si tratti del piano di ristrutturazione notificato nel 2002 o del suo aggiornamento, bensì una misura che precede i piani di ristrutturazione in questione. Inoltre, le autorità francesi rilevano che una misura volta a compensare gli oneri gravanti su imprese per effetto dei loro obblighi di servizio pubblico non e un aiuto alla ristrutturazione come definito negli orientamenti.

(106) Le autorità francesi ritengono che, anche se questo importo è stato notificato nel quadro di un finanziamento globale a titolo di aiuto alla ristrutturazione, la Commissione non è legata alle definizioni adottate dagli Stati membri e che al contrario è sua competenza, se del caso, ridefinire una misura in quanto non costituisce aiuto di Stato o, al contrario, classificare una misura statale di aiuto quand'anche lo Stato membro in questione non l'avesse presentata come tale.

7.1.2. *Sul saldo notificato a titolo degli aiuti alla ristrutturazione*

(107) Alla luce di quanto sopra, la Francia considera che, se l'importo di 53,48 milioni di EUR è giudicato privo di elementi di aiuto o se è classificato come aiuto compatibile ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, l'importo dell'aiuto da considerare come aiuto alla ristrutturazione a titolo della notifica del 2002 ammonterebbe non più a 76 milioni di EUR, bensì a 15,81 milioni di EUR.

7.2. **Sulle misure successive alla ricapitalizzazione del 2002**

(108) La Francia ricorda, a titolo marginale, che la gravità dei moti sociali del 2004/2005 e il deterioramento della situazione economica e finanziaria della SNCM hanno indotto lo Stato azionista ad avviare nel gennaio 2005 una procedura di selezione di investitori privati e ad attuare misure di emergenza [soprattutto la cessione della nave Asco e della partecipazione in Sudcargos ([71])].

7.2.1. *Sul prezzo di cessione negativo della SNCM*

(109) In applicazione della giurisprudenza comunitaria in materia, le autorità francesi invitano la Commissione a considerare che il prezzo di cessione negativo della SNCM di 158 milioni di EUR non comprende alcuna misura classificabile come aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE poiché lo Stato francese si sarebbe comportato come un investitore privato in economia di mercato.

(110) In via marginale, la Francia fa osservare che il prezzo finale di 158 milioni di EUR, inferiore al prezzo negativo richiesto inizialmente dagli acquirenti al termine della loro revisione contabile della SNCM, è il risultato di una negoziazione di cessione di controllo condotta nel quadro di una gara d'appalto aperta, trasparente e non discriminatoria e, in virtù di questa, costituisce senza dubbio un prezzo di mercato.

(111) La Francia considera che, poiché questa ricerca di un partner privato per la SNCM è stata effettuata nel quadro di una procedura di gara d'appalto aperta, trasparente e non discriminatoria, in esito alla quale è stata accettata la miglior offerta, il prezzo di cessione è un prezzo di mercato.

(112) Secondo le autorità francesi, la cessione al prezzo negativo di 158 milioni di EUR avrebbe avuto luogo alle condizioni più vantaggiose per lo Stato conformemente alla giurisprudenza comunitaria e alla prassi decisionale della Commissione e non conterrebbe dunque alcun elemento di aiuto. In effetti, la Francia ritiene che questo prezzo negativo sia inferiore al costo di liquidazione di cui lo Stato avrebbe dovuto farsi carico in caso di liquidazione dell'impresa.

(113) Questa conclusione si imporrebbe sia applicando l'approccio desunto dalla giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee [in prosieguo giurisprudenza Gröditzer ([72])] sia applicando quello fondato sull'analisi dei costi di liquidazione effettivi della SNCM [decisione ABX ([73])].

(114) Quanto al primo metodo basato sulla giurisprudenza Gröditzer, la Francia sostiene che questa sentenza avrebbe confermato la valutazione della Commissione nella decisione dell'8 luglio 1999, secondo la quale «i costi di liquidazione si limitano al […] valore dell'attivo […].» ([74]).

(115) A questo riguardo, le relazioni della CGMF ([75]) e di Oddo-Hastings ([76]) stimano il valore di liquidazione degli attivi a un minimo di […] milioni di EUR al 30 settembre 2005 ([77]).

(116) Di conseguenza, nella misura in cui lo Stato in quanto proprietario azionista di una società è responsabile dei relativi debiti solo fino a concorrenza del valore di liquidazione dei loro attivi [giurisprudenza Hytasa ([78])], la Francia afferma che il valore di liquidazione degli attivi della compagnia stimato a un minimo di […] milioni di EUR è nettamente superiore al prezzo negativo di cessione di 158 milioni di EUR.

(117) Circa il secondo metodo, la Francia indica che discende dalla decisione della Commissione riguardante l'aiuto di Stato cui il Belgio ha dato esecuzione a favore di ABX Logistics, nella quale la Commissione ha esaminato un prezzo di cessione negativo, che presentava, come nella fattispecie, il carattere di un prezzo di mercato, paragonandolo ai costi che lo Stato azionista avrebbe effettivamente sostenuto nel quadro di una liquidazione volontaria o coatta, quali stimati da un terzo indipendente. Secondo la Francia, la Commissione riconosce in questa decisione la validità di un certo numero di costi che possono derivare da un'azione di ripianamento del passivo da parte dei creditori o della liquidazione agli altri rami del gruppo che liquidano la controllata.

(118) Sulla base delle summenzionate relazioni CGMF e Oddo-Hastings, le autorità francesi stimano che l'insieme dei costi reali che la Repubblica francese andrebbe a sostenere in quanto azionista, ammonterebbero a un valore compreso fra […] e […] milioni di EUR al 30 settembre 2005.

(119) Questo metodo tiene soprattutto conto del rischio che lo Stato francese fosse chiamato a «ripianare il passivo» nel caso in cui un tribunale avesse dovuto considerarlo come dirigente di fatto della SNCM. Le autorità francesi stimano che il rischio di azione in ripianamento del passivo non può essere evitato, soprattutto in relazione a un precedente giudizio dalla Corte di cassazione in Francia ([79]). Pertanto, in varie lettere alla Commissione, le autorità francesi hanno sostenuto che l'ipotesi di una condanna dello Stato da parte di un giudice nazionale a ripianare il passivo dell'impresa gestita costituiva uno scenario più che plausibile e che andava presa in considerazione nel calcolo del costo effettivo di un'eventuale liquidazione della SNCM.

(120) Al 30 settembre 2005 il valore residuo dell'attivo della SNCM (ovvero […] milioni di EUR) sarebbe, dopo il pagamento dei debiti privilegiati, di […] milioni di EUR. Gli altri elementi di costo considerati a titolo dell'azione di ripianamento del passivo nei confronti dello Stato comprendono in particolare i costi di rescissione dei principali contratti di esercizio, i costi connessi alla risoluzione delle condizioni di leasing delle navi e il pagamento dei debiti chirografi, il che porterebbe a un disavanzo degli attivi pari a […] milioni di EUR. Le autorità francesi considerano che lo Stato sarebbe stato condannato a farsi carico di un quota compresa fra il […] e il […] % di tale importo.

(121) Inoltre, le autorità francesi considerano che, dato il suo legame di dipendenza con la SNCM, e secondo un'altra giurisprudenza francese ([80]), la liquidazione dell'impresa avrebbe potuto portare il giudice a ordinare il versamento di un'indennità ai dipendenti. Secondo questa giurisprudenza, le autorità francesi ritengono che sarebbe stato alquanto verosimile che un giudice fissasse l'importo delle indennità complementari in base a quelle che sarebbero state versate nel quadro di un piano sociale presentato prima della liquidazione.

(122) Applicando la giurisprudenza Aspocomp al caso in esame, la Francia considera che lo Stato sarebbe stato indotto a pagare le indennità complementari di licenziamento per un costo totale compreso fra […] e […] milioni di EUR, il che avrebbe determinato da ultimo un costo totale di liquidazione a carico dello Stato compreso fra […] e […] milioni di EUR.

(123) Secondo questo approccio, l'analisi dei costi effettivi che sarebbero stati posti a carico dello Stato azionista dimostra che il costo per lo Stato della vendita della SNCM a un prezzo negativo di 158 milioni di EUR è inferiore al costo effettivo che avrebbe dovuto sostenere in caso di liquidazione giudiziaria dell'impresa.

(124) In conclusione, le autorità francesi considerano che questo importo non avrebbe potuto essere definito aiuto di Stato.

7.2.2. *Sull'apporto congiunto di capitale da parte degli azionisti*

(125) La Francia considera che, attraverso questa assunzione di partecipazione, si è comportata come un investitore avveduto poiché, da un lato, è intervenuta contestualmente e in via minoritaria a fianco delle società BCP e VT e, dall'altro, questa partecipazione gode di una remunerazione di capitale fisso pari a […] % l'anno, esentando così lo Stato dal rischio di esecuzione del piano aziendale. Infatti, la Francia sostiene che questo tasso di redditività è molto soddisfacente per un investitore privato ([81]). Precisa tuttavia che nessuna remunerazione sarebbe dovuta in caso di amministrazione controllata o liquidazione giudiziaria della SNCM o dell'esercizio della clausola risolutiva da parte degli acquirenti.

7.2.3. *Sulle misure sociali complementari (aiuto alla persona)*

(126) La Francia considera, rifacendosi alla prassi decisionale della Commissione, soprattutto in relazione al fascicolo SFP — Société française de production ([82]), che questo finanziamento costituisca un aiuto alla persona che non va a vantaggio dell'impresa. Pertanto l'attuazione grazie a fondi pubblici di misure sociali supplementari a favore dei lavoratori licenziati, senza che tali misure alleggeriscano gli oneri normali del datore di lavoro, rientra nella politica sociale degli Stati membri e non costituirebbe un aiuto di Stato.

7.2.4. *Conclusioni*

(127) Se la Commissione dovesse tuttavia classificare come aiuto di Stato interamente o in parte le nuove misure, la Francia pone alla sua attenzione il fatto che queste nuove misure, assicurando il risanamento della SNCM, consentirebbero il mantenimento di un gioco della concorrenza nei mercati in questione, soprattutto nel mercato dei collegamenti con la Corsica. Questo elemento, secondo la Francia, è uno dei principi degli orientamenti nel salvataggio di un'impresa in difficoltà come ricordato, nel presente fascicolo, dalla Commissione (considerando 283 della sua decisione annullata) e dal Tribunale nella sua sentenza del 15 giugno 2005. In particolare, quest'ultimo avrebbe ricordato che la Commissione poteva ritenere, nell'esercizio del suo ampio potere di valutazione, che la presenza di un'impresa fosse necessaria per evitare l'emergere di una struttura oligopolistica rafforzata dei mercati in questione.

(128) Quanto alla determinazione delle eventuali contropartite da imporre alla SNCM, la Francia suggerisce che la Commissione dovrebbe tener conto della struttura di mercato. Pertanto, una riduzione delle capacità della SNCM sarebbe tale da rafforzare la posizione ormai dominante della CFF sul mercato dei collegamenti con la Corsica ([83]).

(129) Secondo le autorità francesi, il piano di ristrutturazione, aggiornato, sarebbe conforme ai criteri di compatibilità enunciati dalla Commissione nei suoi orientamenti del 1999 e del 2004. L'insieme delle misure esposte nel contesto della privatizzazione della SNCM consentirebbe altresì di ristabilire già dalla fine del 2009 la solidità a lungo termine della SNCM e sarebbe limitato al minimo necessario per detto risanamento.

7.3. **Sulla soppressione delle restrizioni imposte dalla decisione annullata del 2003**

(130) Le autorità francesi ricordano, da un lato, che le condizioni imposte dalla decisione del 2003 sono state tutte attuate e rispettate nel periodo 2003-2006. D'altra parte, le autorità francesi considerano che queste misure non siano più necessarie per prevenire una distorsione della concorrenza e che il loro mantenimento sarebbe contrario al principio della proporzionalità in considerazione dell'esiguità dell'importo degli aiuti alla ristrutturazione, ormai ridotto a 15,81 milioni di EUR. In particolare, le autorità francesi considerano che occorra rimuovere le condizioni che potrebbero ancora trovare applicazione, ovvero quelle che vertono sul divieto di ammodernare la flotta della SNCM, sul rispetto del principio del *price leadership* in materia tariffaria e sul mantenimento di un certo numero di frequenze.

8. **OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE**

8.1. **Sulla decisione di avviare il procedimento d'indagine formale del 2002**

8.1.1. *Osservazioni di Corsica Ferries (CFF)*

(131) Mettendo in discussione, soprattutto, il fatto che la SNCM sia un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti ([84]), la CFF s'interroga sulla capacità della stessa di diventare redditizia sulle linee non sovvenzionate. La CFF constata d'altronde che, contrariamente a quanto annunciato nel piano di ristrutturazione ([85]), Livorno è sempre servita.

(132) In merito alla questione della riduzione dei costi, la CFF lamenta il fatto di non aver accesso a taluni elementi del piano di ristrutturazione riguardo al quale i suoi rappresentanti hanno espresso critiche ([86]).

(133) La CFF ritiene che il calcolo delle autorità francesi che porta alla somma di 76 milioni di EUR sia puramente fittizio ([87]), mentre la quota di capitali propri rispetto ai debiti finanziari del 79 % decretato dalle autorità francesi le sembra eccessivo ([88]). Per quanto concerne le partecipazioni della SNCM, la CFF osserva che certe affiliate non sono utili alle attività della compagnia marittima ([89]).

(134) In conclusione, secondo la CFF, il progetto di aiuto mira a evitare il regolamento sul cabotaggio e a privare di significato la gara d'appalto indetta per i collegamenti con la Corsica in partenza da Marsiglia. La CFF insiste perché l'aiuto programmato non finisca per consentire un'offerta commerciale più aggressiva da parte della SNCM. Essa suggerisce di concedere un aiuto alla ristrutturazione solo nel 2007 ed esclusivamente nel caso in cui la SNCM perdesse la prossima gara d'appalto nel 2006, solo scenario a suo parere che metterebbe veramente la compagnia marittima pubblica in difficoltà.

8.1.2. *Osservazioni del gruppo Stef-TFE* ([90])

(135) Il gruppo Stef-TFE sostiene che le partecipazioni della SNCM nella CMN debbano essere analizzate come attivi puramente finanziari. Secondo il gruppo Stef-TFE, la CMN e la SNCM sono indipendenti e in concorrenza per le linee diverse da quelle in partenza da Marsiglia, anche se sono entrambe co-appaltatrici nell'ambito del contratto di delega di servizio pubblico.

(136) La lettera indica che il gruppo Stef-TFE si impegnerebbe «a riacquistare, interamente o in parte, e preferibilmente la totalità delle partecipazioni della SNCM nella CMN», di cui stima il valore fra i 15 e i 17 milioni di EUR, se la Commissione dovesse reputare, nelle condizioni che potrebbe imporre nella sua decisione finale, che «una tale cessione sia necessaria al buon equilibrio del piano di ristrutturazione».

8.1.3. *Osservazioni dei rappresentanti degli enti locali*

(137) Il sindaco di Marsiglia, il presidente del consiglio generale del dipartimento Bouches-du-Rhône e il presidente del consiglio della regione Provenza-Alpi-Costa azzurra sottolineano l'importanza economica della SNCM nell'economia regionale.

(138) Il presidente del consiglio regionale Provenza-Alpi-Costa azzurra aggiunge che a suo parere sussistono le condizioni perché il piano di ristrutturazione della SNCM garantisca la sostenibilità dell'impresa.

(139) Il presidente del consiglio esecutivo dell'Assemblea di Corsica ha trasmesso una delibera della suddetta assemblea del 18 dicembre 2002 durante la quale essa emetteva «un parere favorevole» al progetto di ricapitalizzazione della SNCM.

8.1.4. *Osservazioni dell'Office des Transports de Corse*

(140) L'Office des Transports de Corse (OTC) ([91]) sottolinea, nell'ambito della gara d'appalto lanciata per il contratto di delega di servizio pubblico, è pervenuta un'unica offerta, ovvero quella del raggruppamento della CMN e della SNCM. Desiderosa di mantenere un servizio affidabile di qualità, l'ente territoriale di Corsica ha incluso nel proprio contratto meccanismi finanziari di compensazione o di correzione in funzione dell'efficienza e dell'affidabilità dei servizi. Infine, si ricorda che l'ente territoriale di Corsica ha tenuto in considerazione l'evoluzione dell'offerta dal 1996 sui servizi in partenza dai porti della Francia continentale per non limitare gli oneri di servizio pubblico ai soli collegamenti con partenza da Marsiglia.

(141) L'OTC indica altresì che, poiché la SNCM è tuttora la sola compagnia in grado di soddisfare le esigenze del contratto per quanto riguarda il traffico passeggeri, la sua scomparsa «comporterebbe immediatamente una diminuzione importante dei servizi». Ricorda, inoltre, il peso della SNCM nell'economia della Corsica.

8.2. **Sulla decisione di estensione del procedimento del 2006**

8.2.1. *Osservazioni di Corsica Ferries (CFF)*

(142) La CFF sottolinea l'importanza degli importi finanziari in questione, il loro carattere sproporzionato rispetto al fatturato della SNCM e il fatto che sono stati versati alla SNCM prima che la Commissione si pronunciasse sulla qualifica ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

(143) La CFF pone all'attenzione della Commissione il fatto che il sostegno dello Stato francese alla SNCM riveste un carattere strategico per lo sviluppo della CFF. Queste misure non autorizzate permetterebbero alla SNCM di avere una politica tariffaria molto aggressiva sulle linee in cui la CFF è presente da 10 anni e in cui, per la prima volta dal suo ingresso, perderebbe quote di mercato.

(144) La CFF considera che esistono vie alternative alla presenza della SNCM su tutte le linee in questione, comprese e non comprese nella DSP, che presenterebbero svariati vantaggi sia per la SNCM sia per la concorrenza in generale. Quanto alla DSP ([92]), la CFF ritiene che la SNCM dovrebbe ridurre la propria offerta sui servizi effettuati in tale ambito per impedire che sfrutti abusivamente la sua posizione dominante su tale mercato, evitare nuovi investimenti e istituire un piano sociale limitato a 120 posti di lavoro stagionale senza dover rescindere contratti a durata indeterminata, più onerosi. Per quanto concerne le linee non comprese nella DSP, la CFF suggerisce il ritiro da parte della SNCM di una nave stagionale.

8.2.1.1. Sulla ricapitalizzazione del 2002

(145) Quanto all'importo di 53,48 milioni di EUR, la CFF si interroga su un eventuale doppio conteggio nel calcolo della compensazione di 787 milioni di EUR autorizzato dalla decisione della Commissione del 2001.

(146) La CFF considera che, nonostante il fatto che la giurisprudenza Altmark sia posteriore alla firma della DSP, le compensazioni corrisposte nel quadro di quest'ultima devono essere esaminate alla luce dei criteri stabiliti da detta giurisprudenza. A questo proposito, la CFF considera che, ad eccezione del primo, i criteri Altmark non sono soddisfatti.

(147) Per quanto riguarda in particolare il quarto criterio Altmark, la CFF condivide i dubbi della Commissione circa il fatto che si possa considerare la SNCM come un'impresa gestita in modo efficiente e dotata di mezzi adeguati. A questo riguardo, la CFF pone all'attenzione della Commissione il fatto che circa il 50 % delle perdite della SNCM si sarebbero concentrate negli anni 2000 e 2001, circostanza che lascerebbe supporre che le perdite della SNCM non siano esclusivamente imputabili agli oneri di servizio pubblico.

(148) Quanto alla possibilità di valutare questo importo alla luce dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, la CFF ritiene che il Tribunale avrebbe invitato la Commissione a una valutazione che si limiterebbe alla classificazione di questo importo come aiuto e non alla sua giustificazione ai sensi di detto articolo. La Commissione sarebbe tenuta a verificare che questo importo non sia eccessivo rispetto ai costi aggiuntivi generati dagli oneri di servizio pubblico.

8.2.1.2. Sulle misure successive alla ricapitalizzazione del 2002

(149) Per quanto concerne la procedura di gara d'appalto per la cessione della compagnia, la CFF considera che non sia stata completamente trasparente nella misura in cui l'impresa selezionata, ovvero la BCP, non ha più il controllo operativo della SNCM, avendo ceduto il posto al gruppo VT. Inoltre, poiché le condizioni finanziarie sono evolute per diventare molto più favorevoli agli acquirenti, la CFF si interroga sul principio di parità di trattamento degli investitori su cui avrebbe dovuto fondarsi l'operazione nel suo insieme.

(150) Per quanto riguarda il prezzo di cessione negativo di 158 milioni di EUR, la CFF dubita dell'applicazione nella fattispecie del criterio dell'investitore avveduto in economia di mercato. Da un lato, la CFF si chiede se si può considerare che l'operazione in questione sia stata condotta dallo Stato parallelamente a un intervento significativo e concomitante degli operatori privati interessati in condizioni analoghe allorquando lo Stato ha ricapitalizzato la compagnia prima della ricapitalizzazione congiunta degli azionisti e del nuovo piano di ristrutturazione. Dall'altro, la CFF ritiene che, a fronte delle gravi condizioni finanziarie della SNCM, un investitore avveduto sarebbe intervenuto prima per non lasciare che il proprio investimento si svalutasse ([93]).

(151) La CFF ritiene che il riferimento alla causa ABX Logistics non sia pertinente. Oltre al fatto che le circostanze di questa causa non sono trasferibili al caso di specie, la CFF sottolinea un contributo significativo del beneficiario degli aiuti in questa causa, condizione che evidentemente non si verifica per la SNCM. Peraltro, secondo la CFF, la decisione della Commissione del 2006 non avrebbe preso in considerazione i costi connessi al rischio di azioni in giudizio nel quadro di una liquidazione della società interessata. A questo proposito, la CFF stima che la giurisprudenza nazionale invocata dalla Francia per giustificare i costi che sarebbero connessi alla liquidazione della SNCM non è applicabile al caso di specie ([94]).

(152) La CFF considera che l'applicazione della giurisprudenza comunitaria «Gröditzer» e «Hytasa» al caso di specie non può che portare a concludere che lo Stato non si sarebbe comportato da investitore privato poiché, conformemente alla suddetta giurisprudenza, il suo apporto di capitale è stato collegato alla vendita del 75 % della sua partecipazione nella SNCM diminuendo in pari misura le prospettive di rendimento.

(153) Infine, la CFF reputa che il raffronto fra i costi della liquidazione e i costi di una ricapitalizzazione dovrebbe prendere in considerazione il valore degli attivi, che in entrambi i casi è trasferito all'acquirente. La CFF stima che il valore dell'attivo ceduto ai subentranti oscillerebbe fra 640 e 755 milioni di EUR ([95]), se si considera il valore commerciale della flotta utilizzata dalla SNCM che la CFF valuta fra i 644 e i 664 milioni di EUR nell'agosto del 2006.

(154) Quanto alla valutazione delle misure successive alla ricapitalizzazione del 2002 come aiuti alla ristrutturazione, la CFF ritiene che, se la SNCM soddisfa le condizioni di impresa in difficoltà degli orientamenti del 2004 nel periodo precedente alla prima ricapitalizzazione di 142,5 milioni di EUR, questa classificazione diventi alquanto contestabile per il periodo che precede il secondo aumento di capitale di 8,75 milioni di EUR poiché i fondi propri dell'impresa sono stati ricostituiti.

(155) Quanto alla solidità dell'impresa, la CFF sottolinea che la cessione della SNCM è solo parziale e non è irrevocabile, considerate le clausole risolutive negoziate con gli acquirenti. Questi rappresentano importanti elementi di incertezza sulla volontà e sulla capacità degli acquirenti di risanare la SNCM e, pertanto, pregiudicano le prospettive di solidità sostenibile dell'impresa. Inoltre, la CFF indica che, contrariamente a quanto imposto dagli orientamenti del 2004, le autorità francesi non hanno programmato l'abbandono delle attività che resterebbero strutturalmente deficitarie anche dopo la ristrutturazione ([96]). In aggiunta, la CFF esprime il proprio scetticismo quanto al progetto di riduzione dei costi con un contestuale ampliamento della flotta della SNCM ([97]) e al piano di riduzione dell'organico soprattutto alla luce del fallimento del piano sociale del 2002.

(156) La CFF esprime dubbi circa il fatto che i nuovi aiuti siano limitati al minimo in ragione, da un lato, di una mancanza di chiarezza su cosa coprono i costi sociali e, dall'altro, del contenuto del verbale dell'assemblea della SNCM del 28 aprile 2006 da cui si evince che una parte di questi aiuti sarebbero serviti a coprire le perdite di esercizio della compagnia nel 2006 e nel 2007. La CFF ritiene altresì che gli acquirenti della SNCM non contribuiscano in maniera sostanziale alla ristrutturazione dell'impresa.

(157) Per prevenire indebite distorsioni della concorrenza, la CFF reputa necessario rinnovare e precisare le contropartite imposte alla SNCM nel 2003 nonché aggiungerne di nuove imperniate sulla riduzione della presenza della SNCM nel mercato ([98]). La CFF considera inoltre che una parte delle misure imposte alla SNCM con la decisione del 2003 non sia stata rispettata ([99]).

(158) Circa la natura della seconda ricapitalizzazione di 8,75 milioni di EUR, la CFF ritiene che, oltre la concomitanza dell'investimento pubblico e privato, l'intervento privato debba essere significativo e realizzato a condizioni analoghe in modo da convalidare l'intervento dello Stato. Nella fattispecie, queste due condizioni non sarebbero soddisfatte. Da un lato, la partecipazione degli acquirenti, strettamente connessa al primo aumento di capitale di 142,5 milioni di EUR, non sarebbe significativa. Dall'altro, l'intervento degli acquirenti non sarebbe stato attuato a condizioni comparabili a quelle dello Stato soprattutto a causa delle clausole risolutive e della redditività attesa dalla partecipazione minoritaria della CGMF.

(159) Quanto agli interventi sociali per un importo di 38,5 milioni di EUR, la CFF contesta la classificazione di questo importo come aiuto alla persona. Infatti, se è vero che di questo importo usufruiscono direttamente i dipendenti della SNCM, la CFF sottolinea che questa misura potrebbe generare effetti positivi indiretti per la SNCM, soprattutto in termini di distensione del clima sociale.

8.2.2. *Osservazioni della STIM d'Orbigny (gruppo Stef-TFE)*

8.2.2.1. Sulla ricapitalizzazione del 2002

(160) La STIM sottolinea che attraverso il versamento di un importo di 53,48 milioni di EUR a titolo di compensazioni di servizio pubblico lo Stato avrebbe remunerato la SNCM due volte per gli stessi oneri di servizio pubblico. Inoltre, la STIM ritiene che questa compensazione non soddisfi i criteri stabiliti dalla giurisprudenza Altmark.

(161) Per quanto concerne più in particolare il secondo e il quarto criterio Altmark, la STIM contesta, da un lato, l'esistenza di parametri previamente definiti in modo obiettivo e trasparente e, dall'altro, la comparabilità dei coefficienti della SNCM e della CMN nel periodo 1991-2001 ([100]); reputa, a questo riguardo, che i dati forniti alla Commissione siano stati palesemente distorti ([101]).

8.2.2.2. Sulle misure posteriori alla ricapitalizzazione del 2002

(162) Quanto al prezzo di cessione negativo di 158 milioni di EUR, la STIM ritiene che esso non costituisca un prezzo di mercato risultante da una procedura d'appalto aperta e non discriminatoria poiché la ricapitalizzazione è avvenuta a condizioni diverse da quelle che devono normalmente guidare un investitore privato. La STIM considera infatti che l'attivo netto contabile rivalutato permetta, nella peggiore delle ipotesi, una liquidazione priva di costi per lo Stato, se non addirittura con un plusvalore da liquidazione, che il prezzo di cessione sia derisorio rispetto al valore dell'impresa (stimato dalla STIM a 350 milioni di EUR) e che l'aiuto sia sproporzionato rispetto al fabbisogno dell'impresa.

(163) La STIM attira altresì l'attenzione della Commissione sul carattere eccessivo della clausola risolutiva del trasferimento al settore privato.

(164) La STIM contesta infine la giustificazione della vendita a un prezzo negativo fondata sull'ipotesi di una liquidazione socialmente difficile, che sembra scarsamente realistica.

(165) Quanto alla seconda ricapitalizzazione di 8,75 milioni, la STIM reputa che questo apporto di capitale non rispetti il principio dell'investitore privato in economia di mercato vista l'insufficienza delle garanzie di rendimento dell'investimento. La STIM contesta l'argomentazione addotta circa la concomitanza dell'investimento privato e pubblico per negare a questo apporto la classificazione di aiuto di Stato. Una tale concomitanza, ammesso che sia accertata, costituisce solo un indizio e non potrebbe essere di per se stessa un criterio di classificazione ([102]). La STIM afferma infine che questo apporto costituirebbe una garanzia data agli acquirenti dal governo francese che la SNCM si sarebbe certamente aggiudicata la DSP per il servizio della Corsica.

(166) Quanto ai 38,5 milioni di EUR di aiuti alla persona, la STIM reputa che questo importo si propone in realtà di fornire i mezzi alla SNCM per rispettare alcuni aspetti essenziali del piano di risanamento sottoposto alla Commissione che non sono stati attuati, in particolare la riduzione dell'organico.

8.2.2.3. Sulla compatibilità con gli orientamenti del 2004

(167) La STIM ritiene che gli aiuti percepiti dalla SNCM non siano limitati al minimo. Il contributo della SNCM e degli acquirenti al piano di ristrutturazione sarebbe insufficiente rispetto alle condizioni imposte dagli orientamenti del 2004 e non sarebbe dimostrato che la situazione della SNCM fosse talmente straordinaria da giustificare un contributo proprio meno elevato. Inoltre, la STIM evidenzia il carattere sproporzionato degli aiuti concessi nel 2006 poiché hanno permesso alla SNCM di costituire riserve a copertura di perdite future. Infine, il fatto che la SNCM non abbia previsto di cedere gli attivi non indispensabili alla sopravvivenza dell'impresa sarebbe contrario requisiti alle prescrizioni previste dagli orientamenti del 2004.

(168) La STIM reputa che le somme siano state versate in violazione del principio di unicità stabilito dagli orientamenti del 2004. Il deterioramento della situazione finanziaria dell'impresa al pari dei conflitti sociali non andrebbero analizzati come circostanze eccezionali, imprevedibili e non imputabili all'impresa beneficiaria.

(169) Pertanto, la STIM reclama compensazioni aggiuntive pari alla metà degli aiuti apportati, ovvero 98,25 milioni di EUR attraverso la cessione di un'ulteriore nave nonché delle partecipazioni dirette e indirette della SNCM nella CMN. A tale proposito, la STIM sostiene che queste partecipazioni non siano strategiche ai sensi degli orientamenti sugli aiuti per la ristrutturazione poiché non sono «indispensabili alla sopravvivenza dell'impresa» né avrebbero il carattere di attivo inalienabile.

(170) La STIM rileva altresì che le presunte sinergie fra la SNCM e la CMN non esistono poiché la SNCM non svolge alcun ruolo effettivo nella gestione e sviluppo della CMN. La STIM sottolinea infine il fatto che il patto di azionariato che collega le due imprese non esiste più dal 15 marzo 2006, data in cui così ha dichiarato la CMN, come constatato dalla Corte di appello di Parigi.

8.2.3. *Osservazioni della SNCM*

(171) La SNCM ha trasmesso alla Commissione un fascicolo che fa il punto sulla sua situazione economica e concorrenziale, con acclusa una perizia legale, che valuta, nel quadro di una procedura di liquidazione, il rischio di un ricorso in giudizio in merito all'intervento dello Stato in quanto gestore di fatto della società periodo precedente alla privatizzazione.

(172) Consultato dalla SNCM, lo studio […] arriva alla conclusione che, sulla base dei registri contabili della società integrati dalla corrispondenza, gli interventi e i resoconti degli organi di controllo, lo Stato francese ha […] ([103]) ([104]) ([105]). La relazione evidenzia fra l'altro il fatto che […] ([106]). Infine, la relazione medesima constata che […].

(173) Su questa base, il consulente della SNCM conclude che molto probabilmente dal tribunale di commercio di Marsiglia sarebbe stata riconosciuta allo Stato francese la qualità di gestore di fatto.

(174) Inoltre, dai fatti constatati in particolare da relazioni della Corte dei conti di risulterebbe che alcuni errori di gestione imputabili allo Stato francese ([107]), dirigente di fatto della SNCM, abbiano contribuito allo stato di insolvenza della SNCM. Il danno degli errori di gestione dello Stato ammonterebbe a […].

(175) In questo contesto, secondo il consulente della SNCM, la condanna dello Stato francese a farsi carico interamente o in parte dello stato di insolvenza nel quadro di un'azione di ripianamento del passivo sarebbe assolutamente certa, tenuto conto del coinvolgimento molto rilevante dello Stato nella gestione della SNCM, dei suoi errori di gestione manifesti e dell'entità delle sue risorse finanziarie.

(176) Sulla base della giurisprudenza pertinente, il consulente della SNCM conclude che, se la SNCM fosse stata messa in liquidazione, lo Stato sarebbe stato certamente condannato a farsi carico dell'integrità dei debiti sociali della SNCM. Ciò avrebbe comportato l'iscrizione a carico dello Stato azionista una parte stimata fra […] e […] % del disavanzo degli attivi constatato (ovvero per un valore compreso fra i […] e i […] milioni di EUR). Di conseguenza, decidendo di privatizzare la SNCM consolidando previamente i suoi fondi propri per un importo di 158 milioni di EUR, lo Stato francese si sarebbe comportato come un investitore avveduto.

9. **COMMENTI DELLA FRANCIA SULLE OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE**

9.1. **Commenti della Francia sulle osservazioni delle parti interessate relative alla decisione di avviare il procedimento d'indagine formale del 2002**

9.1.1. *Sulle osservazioni di Corsica Ferries*

(177) Le autorità francesi hanno segnalato che alcuni dati presentati dalla CFF riguardo all'offerta della SNCM sono inesatti.

(178) Lo Stato francese ritiene che, contrariamente alle affermazioni della CFF, il piano di ristrutturazione sia stato elaborato per consentire il risanamento della SNCM nei tempi più rapidi possibili e creare le condizioni della sua redditività a medio e lungo termine. Le autorità francesi ricordano che è già stata attuata una parte importante del programma di riduzione dei costi ([108]). Inoltre, nel 2001 la SNCM ha stanziato 21,3 milioni di EUR destinati al finanziamento di misure di ristrutturazione e, in particolare, del piano di salvaguardia dei posti di lavoro.

(179) Quanto alla determinazione dell'importo dell'aiuto, le autorità francesi confermano che un coefficiente di capitali propri su indebitamento complessivo pari a 0,79 è effettivamente caratteristico dei bilanci relativi alla maggior parte delle compagnie marittime, salvo casi particolari ([109]).

9.1.2. *Sulle osservazioni del gruppo Stef-TFE*

(180) Le autorità francesi considerano che la descrizione, effettuata dal gruppo Stef-TFE, delle relazioni fra la SNCM e la CMN nel quadro dell'esecuzione del contratto di servizio pubblico non corrisponda alla realtà.

(181) Secondo le autorità francesi, la scelta della formula di raggruppamento temporaneo d'impresa, nel quale la SNCM e la CMN condividono le deleghe e non sono solidali, non è stata affatto «resa obbligatoria dal carattere globale della consultazione», contrariamente alle osservazioni del gruppo Stef-TFE. La scelta di costituire un

raggruppamento SNCM-CMN è il risultato di un'analisi effettuata dalle due compagnie, secondo la quale la continuazione sotto questa forma del loro partenariato storico e naturale conferiva loro i più grandi vantaggi (soprattutto in termini di competitività) nel quadro della gara d'appalto. L'ingresso della CMN in questo raggruppamento è dunque il risultato di una scelta deliberata da parte della stessa, fondata sulla valutazione dei propri interessi, e non di un obbligo nato dalla forma della gara d'appalto.

(182) Le autorità francesi precisano che, contrariamente alle osservazioni del gruppo Stef-TFE, le due compagnie SNCM e CMN non sono né indipendenti, né in concorrenza diretta. Tale situazione sarebbe in contraddizione con il principio stesso del contratto di delega di servizio pubblico unico di cui sono firmatarie congiunte.

(183) Le autorità francesi sostengono che la partecipazione della SNCM nel capitale della CMN non possa essere valutato come un attivo puramente finanziario, come sembra affermare il gruppo Stef–TFE. La Francia difende la posizione secondo cui le partecipazioni della SNCM nella CMN rivestono un carattere altamente strategico. A suo parere, la loro cessione costituirebbe, infatti, non solo un controsenso industriale bensì anche un grave errore strategico.

9.1.3. *Commenti della Francia sulle osservazioni dei rappresentanti degli enti locali*

(184) Pur approvando nel complesso il contenuto della lettera del presidente della regione Provenza-Alpi-Costa azzurra, la Francia desidera nondimeno segnalare che, contrariamente a quanto affermato al punto 2 di detta lettera ([110]), l'offerta per il servizio fra la Francia continentale e la Corsica non è «sovradimensionato rispetto alla domanda» e che la politica tariffaria della SNCM è conforme agli impegni assunti di non essere all'origine di una guerra tariffaria e di non essere il «*price leader*».

9.2. **Commenti della Francia sulle osservazioni delle parti interessate relative alla decisione del 2006**

(185) In linea generale, la Francia rileva che molte delle osservazioni della STIM e della CFF sono identiche ai commenti che queste società avevano già formulato dinanzi alla Commissione nel 2003. In particolare, sottolinea che i commenti della CFF sono stati presentati dinanzi al Tribunale di primo grado nel quadro del ricorso d'annullamento della decisione della Commissione del 9 luglio 2003 e, per la maggior parte, sono già stati respinti sia dalla Commissione sia dal Tribunale.

(186) Quanto alla DSP che riguarda i collegamenti Marsiglia-Corsica, la Francia contesta qualunque argomentazione volta a indicare che la procedura di assegnazione della convenzione della DSP sia stata irregolare. Inoltre, secondo la Francia, l'esistenza di questi procedimenti nazionali dinanzi a giudici nazionali competenti in quanto giudice comunitario di diritto comune implica che non sussisterebbe l'interesse comunitario per la Commissione di esaminare le questioni relative alla procedura di assegnazione della convenzione di DSP.

9.2.1. *Sull'attuazione anticipata delle misure previste dal primo piano di ristrutturazione e relative modifiche*

(187) All'osservazione generale che riguarda l'attuazione anticipata delle misure classificabili come aiuti da parte della Francia, le autorità francesi rispondono che tale attuazione si giustifica in ragione della particolarità del procedimento, ovvero l'annullamento nel 2005 della decisione di autorizzazione della Commissione del 9 luglio 2003, e non della volontà delle autorità francesi di disconoscere gli obblighi derivanti dal trattato CE. D'altronde, la Francia precisa di aver sempre tenuto informata la Commissione sull'evoluzione del fascicolo e delle varie misure adottate dal gennaio 2005, in virtù del principio di cooperazione leale fra Stati membri e Commissione.

(188) Per quanto riguarda queste ultime misure, le autorità francesi considerano che, poiché nessuna di esse costituisce un aiuto, l'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE non sia dopo tutto applicabile nella fattispecie e che, quindi, non vi sia alcun obbligo per cui ne venga sospesa l'esecuzione.

9.2.2. *Sulla ricapitalizzazione del 2002*

(189) In primo luogo, le autorità francesi precisano di non aver messo in dubbio l'applicabilità della sentenza Altmark pur rilevando, per contro, talune difficoltà nell'attuazione della verifica prevista da questa sentenza, poiché l'importo in questione era anteriore nel tempo e quindi non aveva potuto tener conto di questi nuovi criteri.

(190) La Francia precisa che i 53,48 milioni di EUR in questione fanno parte dei 69,3 milioni di EUR dichiarati compatibili dalla Commissione nel 2003. I dubbi espressi dalla Commissione nella sua decisione del 2006 di avviare il procedimento non riguardano quindi la compatibilità di queste misure, che non è rimessa in discussione, come sembra affermare la STIM nelle sue osservazioni, bensì vertono sulla natura di aiuto di questo importo concesso a titolo di compensazione per oneri di servizio pubblico.

(191) Secondo la Francia, le osservazioni della CFF e della STIM non rimettono in discussione l'applicabilità nella fattispecie della prima e della seconda condizione Altmark.

(192) Quanto al terzo criterio Altmark, le autorità francesi rifiutano l'argomentazione avanzata dalla CFF e dalla STIM secondo cui il versamento di questa somma condurrebbe necessariamente a un eccesso di compensazione dal momento che la Commissione ha autorizzato, con decisione del 30 ottobre 2001, il versamento di 787 milioni di EUR a titolo di contropartite per oneri di servizio pubblico. A questo riguardo, la Francia precisa che la Commissione, nella decisione del 2003, ha constatato che questi obblighi non erano stati compensati sufficientemente e che l'importo di 53,48 milioni di EUR era giustificato in quanto compensazione di servizio pubblico.

(193) Riguardo alla quarta condizione Altmark, le autorità francesi sottolineano che, nonostante l'assenza di un'impresa di riferimento e dunque l'impossibilità di stabilire un confronto complessivo fra la SNCM e altre imprese, come constatato anche dalla CFF, esse si sono adoperate per fornire elementi atti a consentire un confronto quanto più preciso possibile con imprese analoghe, ovvero principalmente la CMN. La Francia contesta altresì l'argomentazione avanzata dalla STIM e dalla CFF, secondo la quale gli oneri strutturali della SNCM sarebbero più gravosi rispetto a quelli della CMN. Anche se così fosse, le autorità francesi considerano che i coefficienti di produttività della SNCM sono molto vicini a quelli della CMN. In conclusione, la SNCM era gestita in modo altrettanto efficiente quanto la CMN, la cui gestione non è definita inadeguata in alcun momento dalla STIM.

(194) La Francia precisa che le perdite subite fra il 1991 e il 2001 non erano imputabili esclusivamente alla DSP, come sembra voler affermare la CFF, ma che gli oneri di servizio pubblico avevano impedito alla SNCM di adattarsi al cambiamento del contesto concorrenziale. Le autorità francesi precisano anche che queste perdite non si sono concentrate nel periodo 2000-2001 ma hanno segnato un'accelerazione in questo periodo in ragione dell'aumento delle rotazioni effettuate dalla CFF.

(195) Per quanto riguarda la compatibilità dei 53,48 milioni di EUR versati a titolo di compensazioni per oneri di servizio pubblico in applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, le autorità francesi ricordano che, da un lato, nella decisione del 2003, la Commissione aveva già dichiarato la compatibilità di questo importo con il suddetto articolo e che, dall'altro, il Tribunale non l'ha rimessa in discussione nella sentenza del 15 giugno 2005.

9.2.3. *Sulle misure successive alla ricapitalizzazione del 2002*

(196) Quanto al processo di cessione, la Francia precisa che prevedeva sin dall'inizio criteri di selezione classici basati principalmente sul prezzo proposto per la valutazione dei titoli della SNCM e, a titolo secondario, su altri parametri (progetto industriale, progetto sociale, ecc.), fra cui l'importo che i candidati erano pronti a investire nella società ai fini di una ricapitalizzazione. La Francia contesta fermamente l'argomentazione avanzata dai terzi, secondo cui la procedura adottata per la vendita non sarebbe stata trasparente e ricorda che, nella fattispecie, lo Stato è andato persino oltre i propri obblighi giuridici e regolamentari, già notevoli e vincolanti, previsti in caso di cessione di partecipazioni pubbliche. La Francia ricorda che l'evoluzione seguita all'offerta della BCP di acquisire il 100 % dei titoli della SNCM è avvenuta in un contesto finanziario e sociale molto difficile e che l'associazione della VT all'offerta della BCP non ha modificato i termini commerciali e finanziari dell'operazione (al di là della ripartizione del capitale).

(197) Per quanto concerne il prezzo negativo di 158 milioni di EUR, le autorità francesi ricordano che, vista la situazione finanziaria della SNCM al 30 settembre 2005, l'impresa è stata venduta a un prezzo di mercato e che la vendita è stata economicamente più vantaggiosa rispetto alla liquidazione dell'impresa. A questo riguardo, le autorità francesi precisano che l'applicazione del criterio dell'investitore privato nel caso di una cessione di impresa prossima alla liquidazione non va considerata come la ricerca della «redditività dell'intervento pubblico», bensì come il modo di evitare perdite più importanti che avrebbe subito l'azionista con una liquidazione più onerosa.

(198) Quanto al prezzo corrisposto, la Francia contesta l'argomentazione secondo cui la SNCM sarebbe stata ceduta a un prezzo non corrispondente al suo valore reale ([111]).

(199) Le autorità francesi confutano altresì l'argomentazione della CFF secondo cui avrebbero sottovalutato il valore commerciale della flotta della SNCM, che la CFF stimerebbe fra i 406,5 e i 426,5 milioni di EUR. Le autorità francesi sostengono che le navi considerate nel calcolo della CFF non corrispondono a quelle di proprietà della SNCM al 30 settembre 2005. L'assenza di svalutazioni applicate al valore commerciale delle navi non terrebbe conto del contesto nel quale si sarebbe svolta un'eventuale liquidazione giudiziaria di questi attivi e, infine, la data considerata per calcolare questo valore commerciale, ovvero agosto 2006, non è la data di liquidazione potenziale della SNCM cui è opportuno riferirsi, che invece è quella del 30 settembre 2005. Peraltro, la Francia osserva che, se dovesse essere scelto il calcolo proposto dalla CFF, il prezzo negativo sarebbe tre volte minore del valore di liquidazione degli attivi richiesto dalla giurisprudenza Gröditzer, circostanza dunque che sarebbe più favorevole rispetto alle ipotesi presentate alla Commissione dalle autorità francesi.

(200) Quanto all'argomentazione avanzata dalla CFF che rimette in discussione l'applicazione della giurisprudenza Gröditzer facendo riferimento al fatto che l'apporto di capitale dello Stato nella SNCM è stato collegato alla vendita del 75 % della sua partecipazione, diminuendo in pari misura le prospettive di rendimento, le autorità francesi ricordano che il prezzo di cessione negativo di 158 milioni di EUR corrisponde esattamente alla cessione della totalità del capitale della SNCM, seguita da un nuovo investimento da parte dello Stato per il 25 % che ha un rendimento annuo del […] %. Di conseguenza, la Francia considera che il rendimento sull'investimento resti garantito dal fatto della sua partecipazione nell'azionariato della compagnia per il 25 % poiché questa partecipazione gode di una garanzia di rendimento molto elevato.

(201) La Francia contesta altresì l'argomentazione avanzata dalla CFF circa la non applicabilità nella fattispecie dell'approccio ABX, in base soprattutto all'analisi dei costi di liquidazione effettivi della SNCM e al rischio che lo Stato avrebbe potuto essere considerato responsabile del passivo dell'impresa a titolo di un'azione per il ripianamento passivo prevista dalle procedure collettive francesi e confermata dalla giurisprudenza nazionale (sentenza

della Corte d'appello di Rouen del 22 marzo 2005). Sebbene le autorità francesi stimino che il loro comportamento in quanto gestore della SNCM non possa essere definito «inadeguato» a titolo di questa azione, insistono sull'esistenza di un rischio molto elevato di condanna dello Stato da parte di un giudice nazionale per lo stato di insolvenza della SNCM visti i criteri flessibili di definizione dell'errore di gestione ai sensi dell'articolo L651-2 del codice di commercio e in virtù della giurisprudenza precitata che sarebbe trasferibile al caso di specie.

(202) Quanto alla ricapitalizzazione di 8,75 milioni di EUR, la Francia ricorda che, contrariamente alle affermazioni della CFF e della STIM, questo apporto di capitale non costituisce un aiuto di Stato in ragione della concomitanza di questo investimento, l'analogia delle condizioni della sua sottoscrizione e la remunerazione superiore alla media ottenuta dallo Stato attraverso la CGMF.

(203) In particolare, le autorità francesi precisano che il principio di parità degli investitori non sarebbe rimessa in discussione dall'esistenza delle clausole risolutive poiché queste ultime sono state previste nel quadro della cessione del 100 % della SNCM e non nel quadro della ricapitalizzazione di 35 milioni di EUR che ha fatto seguito.

(204) Inoltre, la Francia ricorda che il suo investimento è decisamente inferiore a quello degli acquirenti poiché solo l'importo di 8,75 milioni di EUR va paragonato all'investimento effettuato dagli acquirenti (26,25 milioni di EUR). Infatti, l'analisi della prima ricapitalizzazione di 142,5 milioni di EUR andrebbe fatta esclusivamente nel quadro del raffronto con il prezzo di liquidazione.

(205) Infine, la Francia contesta l'argomentazione sostenuta dalla STIM secondo cui questo apporto costituirebbe una garanzia data agli acquirenti privati che la SNCM si sarebbe certamente aggiudicata la DSP per i collegamenti con la Corsica. Le autorità francesi sostengono che questo aumento di capitale è avveduto e indipendente dai risultati dell'impresa e che l'assegnazione della DSP alla SNCM non consentirebbe di migliorare il rendimento previsto di questo investimento.

(206) Quanto ai 38,5 milioni di EUR di misure sociali, la Francia ribadisce l'argomentazione secondo cui queste misure sono aiuti alla persona e che non si può considerare che il loro accollo da parte dello Stato fornisca un vantaggio indiretto all'impresa poiché queste vanno a integrare gli obblighi giuridici e convenzionali a carico della SNCM. Inoltre, la Francia ricorda che queste misure non consentirebbero il licenziamento dei dipendenti che resterebbero, in loro assenza, a carico della SNCM.

(207) Contrariamente all'argomentazione avanzata dalla CFF, le autorità francesi precisano che i 38,5 milioni di EUR non corrispondono all'attuazione delle riduzioni di personale previste nel quadro del piano sociale del 2003 in quanto, nonostante il ritardo, queste riduzioni sono già state attuate. Il nuovo piano sociale va dunque a integrare le prime misure sociali del 2003.

9.2.4. *Sulla compatibilità con gli orientamenti*

(208) La Francia considera che, alla luce di quanto precede, l'importo degli aiuti da valutare ai sensi degli orientamenti è di 15,81 milioni di EUR.

(209) Contrariamente alle affermazioni della CFF, le autorità francesi considerano che, visto il punto 11 degli orientamenti del 2004, la prima ricapitalizzazione, pur avendo permesso alla SNCM di ricostituire i suoi fondi propri, non ha modificato la sua caratteristica di impresa in difficoltà poiché questa ricapitalizzazione aveva l'obiettivo di assicurare il mantenimento dell'attività della società.

(210) La Francia respinge le accuse della CFF secondo cui non avrebbe dovuto effettuare nuove iniezioni di capitale nell'impresa dal momento che la SNCM avrebbe potuto ricorrere al credito bancario. A questo riguardo, le autorità francesi ricordano che il 24 agosto 2005 le banche avevano rifiutato di concedere nuove linee di credito a favore della SNCM e che, da quel momento, le sole alternative ipotizzabili erano la privatizzazione o la liquidazione dell'impresa.

(211) La Francia contesta le argomentazioni sostenute dalla CFF e dalla STIM concernenti il fallimento del piano di ristrutturazione del 2002 che, nonostante un certo ritardo, è stato attuato e ha permesso di conseguire gli obiettivi nel 2005. Il deterioramento della situazione economica e finanziaria della SNCM, dovuto a fattori esterni all'impresa stessa, avrebbe reso necessario in seguito il prolungamento del piano notificato nel 2002 e l'introduzione di nuove misure.

(212) La Francia ritiene che la SNCM abbia buone prospettive di risanamento e che le misure previste dai nuovi azionisti, soprattutto l'attuazione del piano sociale, la ristrutturazione dei servizi e il rinnovo di alcune navi, permetteranno il ritorno alla redditività dell'impresa. A questo proposito, la Francia osserva che in ragione dei ricavi provenienti dalla DSP (circa […] del fatturato della SNCM) e considerata l'importanza dei costi fissi e delle difficoltà di reindirizzamento delle 6 navi utilizzate sulla linea Marsiglia-Corsica, la DSP costituisce un elemento essenziale della strategia dell'impresa e della sua solidità.

(213) Sul contenimento dell'aiuto al minimo, la Francia reputa di aver limitato al minimo indispensabile i costi di ristrutturazione necessari per consentire l'attuazione della stessa. A questo scopo, le autorità francesi ricordano che, come riconosciuto dalla Commissione nella decisione del 2003, l'impresa stessa ha contribuito in misura sufficiente al piano di ristrutturazione mediante risorse proprie grazie alla cessione di attivi per un importo pari a 30,2 milioni di EUR. Inoltre, considerate altre cessioni effettuate dalla SNCM per un importo di 12,2 milioni di EUR, il totale dei contributi propri dell'impresa ammonterebbe a 42,4 milioni di EUR. La Francia ritiene che questo importo sia di gran lunga superiore a quello dei contributi propri necessari per approvare aiuti alla ristrutturazione, che ammonterebbero alla fine a 15,81 milioni di EUR in quanto le altre misure non sarebbero aiuti di Stato.

9.2.5. *Sulle condizioni imposte dalla decisione della Commissione del 2003 e sulle eventuali nuove contropartite*

(214) Contrariamente alle affermazioni della STIM e della CFF, le autorità francesi sostengono di aver rispettato tutte le condizioni imposte dalla decisione del 2003, che erano tenute a rispettare fino al 2006, in particolare il mantenimento della flotta a 11 navi e l'applicazione di tariffe inferiori a quelle dei concorrenti.

(215) Peraltro, la Francia considera che, nel quadro della nuova decisione definitiva, il livello delle contropartite da imporre alla SNCM debba essere adattato poiché l'importo degli aiuti alla ristrutturazione sarebbe ormai pari a 15,81 milioni di EUR anziché 69,3 milioni di EUR.

(216) A questo riguardo, la Francia contesta le osservazioni della STIM riguardo alla possibilità che la Commissione imponga alla SNCM come contropartita la cessione della sua partecipazione nella CMN. La Francia respinge l'argomentazione avanzata dalla STIM, secondo cui la definizione di attivi strategici sarebbe stata rimessa in discussione negli orientamenti del 2004 rispetto a quelli del 1999.

(217) Quanto alle misure evocate dalla CFF miranti a ridurre la presenza della SNCM sul mercato, le autorità francesi ricordano che, come peraltro rilevato dalla Commissione nella decisione del 2003 (considerando 87), nei mercati in questione (Francia–Corsica e Magreb) non ci sono eccessi di capacità e che una riconfigurazione delle linee che servono la Corsica nel quadro della DSP e al suo esterno metterebbe nuovamente a repentaglio la sostenibilità dell'impresa.

(218) Quanto all'argomentazione sollevata dalla CFF secondo cui l'attuazione delle misure descritte in precedenza a vantaggio della SNCM comporterebbe un serio rischio di far scomparire dal mercato Francia continentale-Corsica il suo principale concorrente, ossia la CFF, le autorità francesi rilevano che, considerata la configurazione attuale di detto mercato in cui la CFF è ormai prevalente, il mantenimento di una struttura concorrenziale dipende dall'autorizzazione del piano di ristrutturazione della SNCM e dalla presenza di quest'ultima nel mercato in questione.

10. **VALUTAZIONE DELLE MISURE**

(219) L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE recita: «salvo deroghe contemplate dal presente 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».

(220) La classificazione di una misura nazionale come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE presuppone che siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti, ovvero che: 1) la misura in questione conferisca un vantaggio economico selettivo; 2) questo vantaggio sia finanziato mediante risorse statali; 3) questo vantaggio falsi o minacci di falsare la concorrenza; infine, 4) questo vantaggio incida sugli scambi tra Stati membri ([112]).

(221) La Commissione constata che la SNCM ha beneficiato di risorse statali per un importo complessivo di 274,54 milioni di EUR attraverso la CGMF detenuta al 100 % dallo Stato francese.

(222) Poiché la SNCM opera nel settore del trasporto marittimo, aperto alla concorrenza intracomunitaria, il vantaggio economico potenziale di cui ha usufruito è suscettibile di falsare la concorrenza e di incidere sugli scambi tra Stati membri.

(223) La circostanza per cui il mercato del cabotaggio con le isole del Mediterraneo era, fino al 1º gennaio 1999, temporaneamente esente dall'applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) ([113]) non consente di escludere a priori che le sovvenzioni versate per il servizio dei collegamenti di cabotaggio con le isole del Mediterraneo nel quadro della DSP abbiano potuto incidere sugli scambi fra Stati membri e falsare la concorrenza.

(224) In ogni caso, anche se le sovvenzioni erogate per il servizio delle linee di cabotaggio potevano non pregiudicare gli scambi fra Stati membri e non comportare distorsioni della concorrenza prima del 1º gennaio 1999, la situazione è cambiata a partire da tale data poiché, ai sensi del regolamento (CEE) n. 3577/92, le attività di cabotaggio sono ormai aperte alla totalità degli operatori comunitari. Occorre inoltre sottolineare che la SNCM non effettua soltanto trasporti di cabotaggio ma opera anche sul mercato del trasporto marittimo internazionale, che è stato liberalizzato dal regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi ([114]).

(225) Pertanto, la Commissione considera che nella fattispecie gli ultimi tre criteri dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE di cui al considerando 220 della presente decisione siano soddisfatti. Le sezioni seguenti esaminano successivamente per ciascuna misura l'esistenza di un vantaggio economico selettivo e, se del caso, la compatibilità con il mercato comune delle misure classificate come aiuto di Stato.

10.1. **L'apporto di capitale di 53,48 milioni di EUR a titolo di compensazione di servizio pubblico**

(226) Sebbene nella decisione del 2003 la Commissione avesse riconosciuto la natura di compensazione di servizio pubblico di una parte di questi 76 milioni di EUR, ovvero 53,48 milioni di EUR, per i collegamenti con la Corsica tra il 1991 e il 2001, essa aveva valutato la totalità dell'apporto di capitale, ovvero 76 milioni di EUR, a titolo di aiuti alla ristrutturazione nella misura in cui questo importo era stato notificato dalle autorità francesi in quanto tale. Nella sentenza del 15 giugno 2005 che ha annullato la decisione della Commissione del 2003, il giudice comunitario ha invitato la Commissione a esaminare l'importo di 53,48 milioni di EUR alla luce della sentenza della Corte del 24 luglio 2003 nella causa Altmark.

(227) Inoltre, le autorità francesi hanno esortato la Commissione a considerare che, in ragione della sua natura di «compensazione di servizio pubblico», una parte dell'aiuto alla ristrutturazione del 2002 non sia considerata come aiuto alla luce della giurisprudenza Altmark.

(228) Poiché le autorità francesi hanno invocato l'applicazione al caso di specie della giurisprudenza Altmark ed eventualmente della deroga prevista dall'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, la Commissione è tenuta a pronunciarsi in merito, in quanto queste tesi rivestono un'importanza essenziale nell'argomentazione della Francia ([115]).

10.1.1. *Osservazioni preliminari*

Sull'applicabilità della giurisprudenza Altmark al caso di specie

(229) In via preliminare, la Commissione ricorda che, nonostante il fatto che la pronuncia della sentenza Altmark sia posteriore all'attuazione della summenzionata misura, i criteri stabiliti dal giudice comunitario nella sentenza sono applicabili al caso di specie.

(230) Infatti, come ricordato recentemente dal Tribunale ([116]), la Corte non ha limitato, nel tempo, la portata delle enunciazioni di cui alla sentenza Altmark. In assenza di una tale limitazione temporale, queste enunciazioni che derivano da un'interpretazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE sono pertanto pienamente applicabili alla situazione di diritto e di fatto del presente procedimento.

Sulla determinazione dell'importo della compensazione percepita a titolo di servizio pubblico

(231) Occorre innanzitutto notare che la SNCM ha registrato disavanzi considerevoli fra il 1991 e il 2001 per l'insieme dei servizi della Corsica sottoposti all'obbligo di servizio pubblico, nonostante le sovvenzioni dello Stato autorizzate dalla decisione della Commissione del 2001 ([117]). La Commissione ha infatti constatato nel considerando 105 di questa decisione che la perdita cumulata al lordo delle imposte per il periodo 1991-1999 relativa ai collegamenti con la Corsica ([118]), determinata nella relazione del consulente da essa designato, e comprensive delle sovvenzioni ricevute, ammontava a 217 milioni di FRF, pari a 33,08 milioni di EUR.

(232) Per quanto concerne gli anni 2000 e 2001 ([119]), la Commissione ha seguito lo stesso approccio del rapporto di perizia summenzionato e ha ricalcolato, a partire dal conto economico analitico fornito, il risultato al lordo delle imposte e al netto degli accantonamenti per ristrutturazione che sono già computati nelle spese di ristrutturazione notificati. Peraltro, la Commissione ha potuto verificare, secondo i conti annuali dell'impresa, che non si sono verificate cessioni di materiale navale nel corso di questi due anni.

(233) La Commissione reputa che la perdita del 2002 sul servizio Marsiglia-Corsica non possa essere tenuta in considerazione, dal momento che, a partire dal 1º gennaio 2002, le tariffe di esercizio per i collegamenti con la Corsica in partenza da Marsiglia e gli importi della compensazione finanziaria sono stati stabiliti dalle autorità pubbliche e la SNCM in termini contrattuali, contrariamente alla prassi prevalsa nelle convenzioni del 1991 e del 1996.

(234) Pertanto, conformemente all'approccio e alla motivazione della decisione del 2001, la Commissione giunge alle seguenti conclusioni:

Tabella 3

Conto economico analitico per il periodo 1991-2001

Rete Corsica	2001		2000		1991-1999 ([1])		Totale 1991-2001	
	Milioni di FRF	Milioni di EUR	Milioni di FRF	Milioni di EUR	Milioni di FRF	Milioni di EUR	Milioni di FRF	Milioni di EUR
Risultato al lordo delle imposte	– 302,575	– 46,127	– 40,256	– 6,137	– 216,98	– 33,078	– 559,811	– 85,343
Dotazioni per accantonamenti/ammortamento Liamone ([2])	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Dotazioni per accantonamenti/Piano sociale	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091

Rete Corsica	2001		2000		1991-1999 (1)		Totale 1991-2001	
	Milioni di FRF	Milioni di EUR	Milioni di FRF	Milioni di EUR	Milioni di FRF	Milioni di EUR	Milioni di FRF	Milioni di EUR
Correzione plusvalore (PV) su navi	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Risultato al lordo delle imposte e al netto di PV e ristrutturazione	– 93,571	– 14,265	– 40,256	– 6,137	– 216,980	– 33,078	– 350,807	– 53,480

(1) Dati ricavati dalla decisione 2002/149/CE.
(2) Nel 2001 è stato costituito un accantonamento di 14,8 milioni di EUR per la NAV Liamone. Esso serve a riportare il carico annuo della nave al livello di una nave che soddisfi le nuove prescrizioni imposte su questa linea e finanziata alle stesse condizioni. Questo accantonamento è stato costituito in virtù delle norme contabili in base alle quali un'impresa deve correggere il proprio bilancio prendendo atto di un ammortamento eccezionale nel momento in cui constata che uno dei suoi attivi ha un valore effettivo o commerciale inferiore al suo valore contabile.

(235) In totale, la perdita cumulata registrata dalla SNCM sul servizio Marsiglia-Corsica oltre alle sovvenzioni dello Stato autorizzate dalla decisione del 2001 e corrette per il plusvalore sulle navi vendute in questo periodo e per i costi di ristrutturazione, ammonta a 53,48 milioni di EUR per l'intero periodo 1991-2001.

(236) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che, dell'apporto di capitale di 76 milioni di EUR notificato nel 2002 ([120]), 53,48 milioni di EUR possano essere considerati come compensazione di servizio pubblico.

10.1.2. *Esistenza di un vantaggio economico alla luce della giurisprudenza Altmark*

(237) Secondo la Corte, un intervento statale non ricade nell'ambito dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE qualora debba essere considerato come una compensazione che rappresenta la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere oneri di servizio pubblico, cosicché tali imprese non traggono, in realtà, un vantaggio finanziario e il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocarle in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto alle imprese che fanno loro concorrenza.

(238) Tuttavia, perché una tale compensazione non sia classificata come aiuto di Stato, si devono verificare contestualmente alcune condizioni (cfr. la nota 68 della presente decisione).

(239) Per quanto riguarda in particolare il quarto criterio segnalato dalla Corte nella sentenza Altmark, va constatato che la SNCM non è stata scelta a seguito di una procedura di appalto pubblico che permettesse di selezionare il candidato in grado di fornire questi servizi al costo più contenuto per la collettività.

(240) In assenza di procedura di appalto pubblico, la Commissione considera che spetti allo Stato membro dimostrare che il livello della compensazione versata alla SNCM non superi i costi incorsi da un'impresa media, gestita in modo efficiente e dotata di mezzi adeguati, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi, conformemente alle prescrizioni della giurisprudenza della Corte.

(241) Nella fattispecie, le autorità francesi stesse riconoscono nei loro scritti del 16 novembre 2006 che è praticamente impossibile trovare un'impresa che possa servire da riferimento per il periodo 1991-2001 a causa degli oneri di servizio pubblico gravanti sulla SNCM, laddove quest'ultima era l'unica impresa in grado di assumersi detti obblighi. In queste circostanze, le autorità francesi hanno cercato di fornire elementi che permettessero di effettuare un confronto quanto più preciso possibile con imprese simili, in particolare con la CMN, sottolineando però che queste imprese non si trovavano nelle stesse condizioni di esercizio imposte alla SNCM dalle convenzioni relative agli oneri di servizio pubblico fra il 1991 e il 2001.

(242) A questo proposito, la Commissione considera che, alla luce dell'argomentazione delle autorità francesi, queste ultime non abbiano dimostrato i motivi per cui le imprese da loro stesse giudicate simili costituivano il riferimento richiesto dalla giurisprudenza comunitaria. In questo contesto, la Commissione rileva che i dati trasmessi dalla Francia riguardo a queste imprese non le permettono di valutare il grado di similitudine invocato né di analizzare l'impatto delle differenze di condizioni di esercizio addotte sul confronto che dovrebbe essere effettuato ai fini dell'applicazione del quarto criterio summenzionato.

(243) In queste circostanze, la Commissione considera che, sulla base delle informazioni e dei dati trasmessi dalle autorità francesi nel quadro del presente procedimento, queste non abbiano tuttora dimostrato che il quarto criterio Altmark è soddisfatto.

(244) Considerati gli sviluppi precedenti, la Commissione ritiene che la misura in questione abbia conferito un vantaggio economico alla SNCM. Poiché solo la SNCM ha usufruito della misura, questo vantaggio economico è selettivo. Pertanto, la compensazione accordata alla SNCM nel quadro delle convenzioni del 1991 e del 1996 per un importo di 53,48 milioni di EUR costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

10.1.3. *Compatibilità con il mercato comune della misura in esame ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE*

(245) Poiché le autorità francesi hanno invocato la deroga di cui all'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE, la Commissione utilizzerà lo stesso approccio e la stessa motivazione di cui alla decisione del 2001 per valutare la misura in esame.

(246) Ai sensi di questo articolo, l'erogazione di un aiuto di Stato può sottrarsi al divieto di cui all'articolo 87 del trattato CE, a condizione che l'aiuto in questione miri a compensare solamente i sovraccosti generati dall'adempimento della missione particolare che spetta all'impresa incaricata della gestione di un servizio di interesse economico generale e che la concessione dell'aiuto risulti necessaria perché detta impresa possa assicurare i propri oneri di servizio pubblico in condizioni di equilibrio economico.

(247) Alla luce della giurisprudenza applicabile al periodo 1991-2001 ([121]), la Commissione deve, come ha fatto nella decisione del 2001:

— verificare che i servizi la cui gestione è stata affidata alla SNCM rientrino nella categoria di servizio di interesse economico generale,

— esaminare l'adeguamento dell'importo delle sovvenzioni concesse alla SNCM nell'ambito degli oneri di servizio pubblico relativi ai collegamenti marittimi con la Corsica ai sovraccosti sostenuti dalla SNCM stessa per soddisfare i requisiti fondamentali del contratto di servizio pubblico.

Giustificazione del servizio pubblico

(248) Nella fattispecie, trattandosi di compensazioni versate per il periodo 1991-2001, come constatato dalla Commissione nella decisione del 2001, gli oneri di servizio pubblico imposti alla SNCM e alla CMN conseguono da due convenzioni quinquennali firmate da queste ultime e l'Office des Transports de la Corse (OTC). Queste convenzioni, la cui base giuridica è la convenzione quadro 1976-2001, precisano le modalità d'esecuzione del servizio pubblico rispettivamente per i periodi 1991-1996 e 1996-2001. Esse hanno parimenti definito i principi di pagamento della sovvenzione forfettaria prelevata dalla dotazione per la continuità territoriale quale contropartita degli obblighi imposti.

(249) Riguardo alla questione di stabilire se questi oneri corrispondono a un bisogno reale di servizio pubblico, la Commissione ha constatato nella summenzionata decisione del 2001 che la convenzione quadro e le convenzioni quinquennali rispondono al principio della continuità territoriale intesa a limitare gli svantaggi presentati dall'insularità e ad assicurare i collegamenti con la Corsica secondo modalità quanto mai prossime ai collegamenti puramente continentali. La Commissione osserva altresì che questo obiettivo, che ricade in un interesse pubblico legittimo, non è stato raggiunto storicamente dal semplice esercizio delle forze di mercato ([122]).

(250) Pertanto, la Commissione considera che il sistema di servizio previsto dalla convenzione quadro e dalle convenzioni quinquennali risponda a un bisogno reale di servizio pubblico.

Carattere non forfettario della compensazione

(251) Come rileva la Commissione nella decisione del 2001, nel periodo 1991-2001 la SNCM ha ricevuto in virtù del quadro giuridico descritto in precedenza una sovvenzione annua forfettaria il cui importo era fissato per cinque anni e rivisto ogni anno in funzione del prodotto interno lordo commerciale, nonché delle informazioni e dei conti analitici convenzionali presentati dalla SNCM.

(252) Al considerando 30 della decisione del 2001, la Commissione prende atto del fatto che, ai sensi dell'articolo 4 della convenzione del 1976 ([123]), l'importo della sovvenzione annua è corrisposto sotto forma di dodici acconti mensili di pari entità. Per la liquidazione definitiva della sovvenzione, la SNCM deve presentare, entro il 1º luglio di ogni anno, i risultati relativi all'esercizio precedente, vistati dal controllore dello Stato. Gli eventuali rimborsi a carico della SNCM vengono detratti dagli acconti dell'esercizio in corso. Le norme vigenti per la regolarizzazione degli acconti prevedono anche l'eventuale versamento, a carico dello Stato, di complementi di sovvenzione. Le convenzioni successivamente stipulate prevedono altresì penalità qualora, nel corso di un anno, il numero dei collegamenti di base non effettuati dalla SNCM superi nella misura del 2 % il numero dei collegamenti di base dedotti nella convenzione. L'autorità concedente può anche notificare alla SNCM una trattenuta sulla dotazione forfettaria di continuità territoriale qualora si verifichino incidenti significativi che comportino l'interruzione del servizio pubblico.

(253) Al considerando 82 di questa stessa decisione la Commissione indica che la seconda parte di questo punto IV stabilisce che «Nell'ipotesi in cui le condizioni economiche e, in particolare, gli oneri di esercizio e il livello del traffico che hanno costituito la base per il calcolo della sovvenzione dovessero degradarsi in modo sostanziale, la SNCM e l'OTC si incontreranno per studiare insieme quali provvedimenti possano essere presi in tema di collegamenti, tariffe o adeguamento al rialzo dell'importo della dotazione allo scopo di ripristinare l'equilibrio finanziario della compagnia.»

(254) Alla luce di quanto precede, e come ha concluso nella decisione del 2001, la Commissione considera che la compensazione di 53,48 milioni di EUR corrisposti dallo Stato non sia forfettaria in ragione del meccanismo che permette di colmare lo squilibrio finanziario che deriva dalla discordanza fra gli oneri di esercizio reali e quelli che hanno servito da base di calcolo per la sovvenzione.

Adeguamento delle compensazioni ai costi del servizio pubblico

(255) Come constatato dalla Commissione nella decisione del 2001 ([124]), le compensazioni finanziarie ricevute nel periodo di applicazione delle convenzioni quinquennali del 1991 e del 1996 non hanno permesso alla SNCM di ripianare completamente le perdite connesse agli oneri di servizio pubblico. La Commissione ha reputato che la compensazione mancante ammontasse a 53,48 milioni di EUR.

(256) La Commissione conclude che l'importo di 53,48 milioni di EUR corrisposti dallo Stato è pari alla compensazione mancante osservata per il periodo 1991-2001 ed è quindi adeguato in considerazione dei costi netti generati dalla missione di servizio pubblico di cui è stata investita la SNCM.

10.1.4. *Conclusioni*

(257) Sulla base di quanto precede, la Commissione ritiene che la misura in questione costituisca un aiuto di Stato, compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE. Poiché la misura è stata attuata il 14 novembre 2003, la Commissione constata che questo aiuto di Stato è illegittimo.

(258) In questo contesto, l'importo dell'aiuto da considerare come aiuto alla ristrutturazione ai sensi della notifica del 2002 ammonta a 22,52 milioni di EUR ([125]). Questo importo andrà ad aggiungersi alle misure notificate nel 2006 nella misura in cui queste comportano aiuti alla ristrutturazione (cfr. sezione 10.5 della presente decisione).

10.2. **La cessione della SNCM a un prezzo di vendita negativo di 158 milioni di EUR**

(259) Nella fattispecie, la Commissione deve valutare se l'apporto di capitale dello Stato per 158 milioni di EUR precedente alla cessione della SNCM agli acquirenti privati, ovvero in ultima istanza il prezzo di vendita negativo dell'impresa per un importo equivalente, è privo di elementi di aiuto di Stato.

(260) Una procedura pubblica di selezione aperta, trasparente e non discriminatoria al termine della quale lo Stato cede l'impresa dopo una ricapitalizzazione preliminare (per un importo superiore al prezzo di vendita) non consente necessariamente di escludere la presenza di un aiuto, suscettibile di avvantaggiare nel contempo l'impresa privatizzata e il suo acquirente ([126]).

10.2.1. *Quadro giuridico di riferimento*

(261) Per verificare se un'impresa ha usufruito di un vantaggio economico indotto da un apporto di capitale dello Stato, la Commissione applica, in linea di principio, il criterio dell'«investitore privato che opera in un'economia di mercato» (in prosieguo «il criterio dell'investitore privato»). Il criterio dell'investitore privato è un'emanazione del principio di parità di trattamento fra i settori pubblico e privato che discende dall'articolo 295 del trattato CE. In base a questo principio, i capitali messi a disposizione di un'impresa da parte dello Stato, direttamente o indirettamente, in circostanze che corrispondono alle condizioni normali di mercato, non possono essere classificati come aiuti di Stato ([127]).

(262) A tal fine, la Commissione può in particolare valutare se l'erogatore delle risorse si è comportato come un investitore privato che persegue una politica strutturale, globale o settoriale, ed è guidato da prospettive di redditività a lungo termine dei capitali investiti. La validità di questo approccio è stata riconosciuta dal giudice comunitario nell'ambito di vari procedimenti ([128]).

(263) Secondo una giurisprudenza costante, un apporto di capitale realizzato da un investitore pubblico in assenza di qualsiasi prospettiva di profitto, anche a lungo a termine, costituisce un aiuto di Stato ([129]).

(264) Il giudice comunitario ha stabilito altresì che un investitore privato che persegue una politica strutturale, globale o settoriale, guidata da prospettive di redditività a lungo termine non potrebbe ragionevolmente permettersi, dopo anni di perdite ininterrotte, di procedere a un apporto di capitale che, in termini economici, non solo si rivela più oneroso di una liquidazione degli attivi, ma è inoltre connesso alla vendita dell'impresa, circostanza che lo priva di qualunque prospettiva di beneficio, anche a termine ([130]).

(265) Più precisamente, nella sentenza Gröditzer, la Corte ha ritenuto che, per determinare se la privatizzazione di un'impresa per un prezzo di vendita negativo comporti elementi di aiuto di Stato: «occorre valutare se, in circostanze analoghe, un investitore privato di dimensioni paragonabili a quelle degli enti che gestiscono il settore pubblico avrebbe potuto essere indotto ad effettuare conferimenti di capitali di tale entità nell'ambito della vendita della detta impresa o avrebbe optato per la liquidazione di quest'ultima» ([131]).

10.2.2. *Applicazione al caso di specie*

(266) Alla luce di quanto precede, per determinare la natura di aiuto della misura in esame, la Commissione deve «valutare se la soluzione prescelta dallo Stato sia, in assoluto e rispetto a qualsiasi altra soluzione, ivi compresa quella del non intervento, la meno costosa, il che consentirebbe eventualmente di concludere che lo Stato ha agito come un investitore privato» ([132]).

10.2.2.1. Rispetto del principio dell'azionista privato in economia di mercato

(267) In questo contesto, occorre notare che i grandi gruppi di imprese non possono attualmente, quando procedono alla chiusura di siti o alla liquidazione di filiali, disinteressarsi delle conseguenze sociali che tali chiusure o liquidazioni implicano.

(268) Pertanto, essi attuano molto spesso piani sociali che possono comprendere misure di riqualificazione del personale, aiuti alla ricerca di posti di lavoro, indennità di licenziamento o addirittura interventi sul tessuto economico locale, che vanno al di là di quanto imposto dalla legge e dalle convenzioni collettive.

(269) Nella fattispecie, la Commissione constata che la SNCM è una società controllata dallo Stato attraverso il gruppo CGMF (Compagnie Maritime Générale et Financière).

(270) La Commissione ritiene che, nell'ipotesi di una liquidazione della SNCM ([133]), sarebbero state introdotte misure di tal genere in aggiunta agli obblighi di legge al fine di non offuscare l'immagine della holding di appartenenza e del suo azionista ultimo ([134]).

(271) La Commissione ricorda che lo spettro della liquidazione dell'impresa nel 2004 ha provocato numerosi e importanti disordini sociali. L'aspro conflitto sociale del settembre 2004 ha per esempio bloccato la flotta della SNCM per 16 giorni. La Commissione aggiunge che le autorità francesi hanno dimostrato con cifre a supporto che questi movimenti sociali del 2004, gettando un'ombra sull'immagine della holding di appartenenza presso la clientela, hanno arrecato un pregiudizio importante al numero di passeggeri trasportati dalla SNCM e, quindi, al fatturato dell'impresa. La Commissione sottolinea inoltre che, a seguito del teso clima sociale dell'estate del 2004 che ha arrecato danno alla situazione finanziaria della SNCM, l'azionista dell'impresa ha attuato nella primavera del 2005 un piano sociale, sospeso nell'aprile del 2005, di concerto con i sindacati. Sulla base di quanto precede, la Commissione ritiene accertato che, nell'ipotesi di una liquidazione della SNCM, una mancata erogazione a proprio carico, da parte del gruppo CGMF, delle indennità complementari di licenziamento avrebbe senza dubbio pregiudicato l'immagine della holding di appartenenza e del suo azionista finale.

(272) Pertanto, la Commissione ritiene che i costi associati a queste misure debbano essere compresi nel calcolo dei costi di una liquidazione. Tali costi allora sarebbero stati dedotti dal valore di liquidazione della SNCM purché questa fosse stata positiva e/o assunta a carico direttamente della CGMF o dello Stato in quanto azionista. La Commissione reputa che qualunque altra soluzione non terrebbe conto della realtà sociale alla quale i grandi gruppi di imprese sono oggigiorno confrontati ([135]).

(273) Per quantificare il costo di una liquidazione per l'azionista, la Commissione considera un'ipotesi minima che corrisponde esclusivamente alle indennità supplementari di licenziamento.

(274) A tale riguardo, le autorità francesi reputano che, sulla base del piano sociale del 2005, esso stesso fondato sul piano sociale del 2002, il valore da considerare sia compreso fra […] e […] EUR per dipendente, ovvero un importo complessivo fra i […] e i […] milioni di EUR. Le autorità francesi precisano che il limite inferiore dell'intervallo summenzionato comprende il fatto che il costo del piano sociale di riferimento sia maggiorato in ragione della proporzione molto importante di dipendenti prossimi all'età di pensionamento e il cui licenziamento avviene a condizioni particolarmente vantaggiose. Peraltro, si tiene anche conto del fatto che il contesto di liquidazione della società e di licenziamento dell'insieme del personale non è paragonabile a quello di un adeguamento dell'organico che permetta il prosieguo delle attività come previsto dal piano sociale di riferimento.

(275) Il consulente della Commissione ha effettuato un'analisi comparativa delle cifre presentate dalle autorità francesi con i piani sociali attuati recentemente in Francia. Il piano sociale della Hewlett Packard nel 2003 è costato 214 000 EUR a persona e nel 2005 tra i 50 000 e i 400 000 EUR. Nel 2004 il piano sociale attuato dalla Péchiney, dopo la fusione con Alcan, è costato 128 000 EUR a persona. In occasione del piano sociale della Giat Industries nel 2004, il costo totale per dipendente è stato dell'ordine di 162 000 EUR contro i 71 000 EUR per Gemplus nel 2002 e i 69 000 EUR per Danone (attività biscotti) nel 2001. Nel 2002 Yves Saint Laurent Haute Couture annuncia un piano sociale a 115 000 EUR per dipendente. Il piano Power 8 annunciato da Airbus France nel febbraio 2007 prevedeva un costo per dipendente pari a 68 000 EUR ([136]). Nel 2008 il costo del piano sociale della Michelin ammonta a 157 400 EUR per dipendente.

(276) Quanto ai portuali, la Commissione precisa che la Corte dei conti, nella sua relazione tematica pubblica del luglio 2006 sui porti francesi confrontati alle mutazioni del trasporto marittimo e la necessità di azioni urgenti, ricorda il costo totale per persona del piano sociale 2004, ovvero 145 000 EUR a licenziamento per i porti autonomi e 209 000 EUR a licenziamento nel porto di Marsiglia.

(277) La Commissione ricorda che la sua decisione del 17 luglio 2002 relativa alla Société Française de Production permette di illustrare il costo della generosità in un caso di privatizzazione di un'impresa in difficoltà. Pertanto, la generosità ha avuto un costo per lo Stato di 43,1 milioni di EUR (ovvero 151 000 EUR per dipendente, dal momento che il piano prevedeva la cessazione di 285 rapporti di lavoro) che si aggiunge al costo di 5,3 milioni di EUR degli obblighi legali e convenzionali (ovvero un costo complessivo di 169 000 EUR per dipendente).

(278) Alla luce di questa analisi comparata, la Commissione considera che l'ipotesi di […] EUR corrisposti a ciascun impiegato a titolo di indennità complementari di licenziamento è coerente con il costo per impiegato licenziato nell'ambito di piani sociali attuati da azionisti privati nello stesso periodo.

(279) Infine, la Commissione stima che l'ipotesi di licenziamento dell'insieme del personale della SNCM nel quadro di una liquidazione dell'impresa è l'ipotesi più probabile, soprattutto perché l'assegnazione della DSP per il periodo 2007-2013 non era ancora stata oggetto di gara d'appalto e, quindi, di una decisione definitiva. Inoltre, considerata la situazione finanziaria preoccupante della SNCM, è improbabile che un piano di prosecuzione dell'attività fosse elaborato in modo che l'impresa fosse posta in amministrazione controllata e che potessero essere evitati licenziamenti.

(280) Alla luce dei precedenti elementi, la Commissione considera l'importo complessivo di […] milioni di EUR quale somma che la CGMF (lo Stato) avrebbe dovuto riservare alle indennità complementari di licenziamento.

(281) A questo punto dell'analisi, la Commissione deve determinare il valore di liquidazione della SNCM al netto delle indennità complementari di licenziamento. È infatti la differenza fra questo valore di liquidazione, purché positivo, e le indennità complementari di licenziamento che va raffrontata al prezzo negativo risultante dalla vendita per verificare se lo Stato si è comportato come un investitore privato in economia di mercato. A tal fine, la Commissione si basa sul calcolo dell'attivo netto rivalorizzato. Secondo il metodo dell'attivo netto rivalorizzato, lo stato di insolvenza è constatato quando il valore economico degli attivi reali (generalmente superiore al valore netto contabile) non copre il valore economico dei debiti reali.

(282) Al fine di accertare lo stato di insolvenza nella fattispecie, la Commissione, con l'aiuto del suo consulente ([137]), ha verificato come spiegato di seguito che alla data del 30 settembre 2005 il valore dell'attivo della SNCM non era sufficiente per pagare i creditori privilegiati e quelli non privilegiati (compresi i dipendenti a titolo di crediti tradizionali).

Scelta della metodologia di valutazione

(283) La Commissione stima che la valorizzazione dell'attivo netto è un metodo utilizzato correntemente per valutare società nel settore del trasporto marittimo. Essa reputa peraltro che questo metodo sia particolarmente adatto alla situazione della SNCM poiché l'azionista di riferimento può, in alternativa alla cessione, solo presentare istanza di fallimento della società che verrebbe posta in liquidazione.

(284) Quanto agli altri metodi di valutazione, in particolare il metodo dei flussi di cassa liberi operativi attualizzati, la Commissione reputa che non sia pertinente nella fattispecie, in quanto presuppone il proseguimento dell'attività della società, circostanza che non si verificherebbe nel caso della SNCM.

Data di riferimento

(285) La Commissione considera la data del 30 settembre 2005 come data di riferimento per la valutazione della SNCM, dal momento che si tratta della data alla quale è stata effettivamente operata la scelta tra l'accettazione dell'offerta di acquisizione e la liquidazione della società, in quanto la selezione di BCP era stata decisa il 27 settembre 2005.

Valore dell'attivo della SNCM

(286) La Commissione osserva in particolare che l'azionista della SNCM ha proceduto, in collaborazione con la società Ernst & Young, a una quantificazione del costo di liquidazione dell'impresa (la summenzionata relazione CGMF) al 30 settembre 2005 che è stata oggetto di una controperizia da parte di Oddo Corporate Finance e dalla società Paul Hastings. La Commissione ricorda che la summenzionata relazione Oddo-Hastings ha valutato l'attivo della SNCM a […] milioni di EUR.

(287) Quanto alla valutazione della flotta detenuta in proprio ([138]), poiché il valore commerciale lordo delle navi della SNCM è stato valutato dal Mediatore specializzato BRS pari a […] milioni di EUR al 30 settembre 2005, la flotta della SNCM è stata valutata nella relazione Oddo in […] milioni di EUR al netto di svalutazione ([139]), provvigione di mediazione ([140]) e rischio giudiziario ([141]).

Tabella 4

Scenari di valutazione dell'attivo della SNCM al 30 settembre 2005

(in milioni di EUR)

	Valore dell'attivo relazione Oddo	Valore dell'attivo consulente della Commissione
Immobilizzazione immateriale	—	—
Immobilizzazioni materiali		
— Flotta detenuta in proprio	[…]	[…]
— Immobili (1)	[…]	[…]
Immobilizzi finanziari (2)	[…]	[…]
Immobilizzi	[…]	[…]
Magazzino	—	—
Conto anticipi	—	—
Crediti clienti	[…]	[…]
Altri crediti (3)	[…]	[…]
Tesoreria netta	[…]	—
Conti di regolarizzazione	—	—
Altri attivi	[…]	[…]
TOTALE ATTIVI	[…]	[…]

(1) Per quanto concerne gli immobili (fra cui la sede legale della SNCM), le autorità francesi precisano che il valore di liquidazione considerato si basa sulla valutazione di un consulente immobiliare effettuata nel novembre 2003 e attualizzata per + […] % per tener conto dell'incremento dei prezzi.
(2) Gli immobilizzi finanziari riguardano essenzialmente i titoli di partecipazione della SNCM in Sudcargos, Aliso, CGTH, CMN e Ferrytour.
(3) Questa voce concerne essenzialmente crediti dello Stato, in particolare la compensazione per gli oneri di servizio pubblico del mese di settembre 2005 e il rimborso dei contributi sociali a carico del datore di lavoro da parte delle Assedic a titolo dell'esercizio 2004.
Fonti: relazione Oddo-Hastings, relazione del consulente della Commissione.

(288) Leggendo la tabella precedente, la Commissione constata che la flotta di navi costituisce l'elemento principale della valutazione dell'attivo dell'impresa. A questo riguardo, il consulente della Commissione ha ritenuto, dopo aver effettuato un'analisi comparata laddove possibile, che la svalutazione applicata al valore commerciale lordo delle navi e il rischio giudiziario fossero coerenti. Su questa base, ha concluso di non aver argomentazioni per respingere la valutazione del valore della flotta effettuata dallo Stato francese.

(289) Quanto alla svalutazione, la Commissione reputa che il suo livello sia coerente con le svalutazioni osservate nelle vendite di navi in caso di liquidazione giudiziaria. Secondo il consulente della Commissione, la Régie des Transports Maritimes, società nazionale belga attiva sulla linea Ostenda-Ramsgate, ha per esempio ceduto due traghetti per automezzi nel 1997 con svalutazioni stimate al 35 % e al 45 %. Più di recente, la società Festival Cruises ha ceduto tre navi da crociera con una svalutazione media del 20 %. Le svalutazioni osservate in casi analoghi sono dunque dello stesso ordine di quelle applicate dalle autorità francesi nella fattispecie.

(290) Quanto al rischio giudiziario, poiché non si sono avute nel mercato transazioni comparabili, la Commissione considera che le argomentazioni che giustificano l'applicazione del rischio giudiziario sono coerenti con la limitatezza del mercato per navi caratterizzate, concepite per un servizio piuttosto specifico.

(291) La Commissione osserva peraltro che il suo consulente indipendente ha rivisto al rialzo la valutazione degli immobilizzi finanziari, in particolare quello della partecipazione della SNCM nella CMN (da […] milioni di EUR a […] milioni di EUR). A questo riguardo, in considerazione dell'offerta di riscatto di questa partecipazione da parte del gruppo Stef-TFE a […] milioni di EUR trasmessa alla Commissione nel quadro della presente istruttoria, la Commissione considera che la valutazione della partecipazione della SNCM nella CMN a […] milioni di EUR è ragionevole in un contesto di liquidazione della società.

(292) Quanto alla valutazione delle altre voci dell'attivo, il consulente della Commissione non ha sollevato particolari obiezioni. Non ha tuttavia preso in considerazione la voce «tesoreria netta», in quanto in disavanzo. La Commissione ritiene che effettivamente la voce debba essere reinserita nel passivo della SNCM.

(293) Considerate le correzioni apportate, la Commissione valuta l'attivo della SNCM in […] milioni di EUR al 30 settembre 2005.

Valutazione del passivo della SNCM

(294) La Commissione constata che le autorità francesi quantificano l'importo dovuto a titolo di crediti privilegiati a […] milioni di EUR e a […] milioni di EUR l'importo dovuto a titolo di crediti non privilegiati (al netto di indennità supplementari di licenziamento).

(295) Per quanto riguarda in particolare il passivo sociale, le autorità francesi valutano il costo del piano sociale convenzionale a […] milioni di EUR. I costi afferenti al piano sociale convenzionale sono stati stabiliti su base individuale tenendo conto del tipo di contratto (contratto a durata indeterminata – CDI, e contratto a durata determinata – CDD), degli statuti e delle convenzioni collettive applicabili (personale navigante, di terra e corpo ufficiali), dell'anzianità, della classificazione e della retribuzione di ciascun dipendente. Questo importo copre le indennità di preavviso ([…] milioni di EUR), le indennità di ferie pagate su preavviso ([…] milioni di EUR), le indennità convenzionali di licenziamento ([…] milioni di EUR) e il contributo Delalande ([…] milioni di EUR) ([142]).

(296) Il costo del piano sociale extra-convenzionale è valutato dalle autorità francesi in […] milioni di EUR. Questo piano sociale raggruppa l'insieme delle misure di accompagnamento connesse agli obblighi di legge e regolamentari della SNCM in materia di licenziamento ([143]) e dei costi indiretti connessi al piano sociale convenzionale ([144]).

(297) Il costo della disdetta dei principali contratti di esercizio verte essenzialmente sul coinvolgimento della cauzione bancaria per un importo di […] milioni di EUR data in garanzia del corretto assolvimento da parte della SNCM dei propri oneri di servizio pubblico, cui si aggiungerebbe la penalità di cui alla suddetta convenzione, pari al […] % della compensazione finanziaria di riferimento pari a un importo di […] milioni di EUR per l'anno 2005, ovvero circa […] milioni di EUR in caso di inadempimento del delegatario.

(298) Per quanto riguarda il passivo netto connesso alla cessione delle navi in leasing ([145]), le autorità francesi sottolineano che, sulla base di talune ipotesi ([146]), i proventi netti di cessione sono valutati, dal Mediatore specializzato BRS, in […] milioni di EUR al 30 settembre 2005 al netto di svalutazione, provvigione di mediazione e costo finanziario di mantenimento. Poiché le economie di imposta e i debiti bancari ammontano a […] milioni di EUR, sussiste un saldo di debiti bancari relativo alle navi in leasing da rimborsare pari a […] milioni di EUR.

Tabella 5

Scenari di valutazione del passivo della SNCM al 30 settembre 2005

(in milioni di EUR)

	Valore del passivo relazione Oddo	Valore del passivo consulente della Commissione
Debiti privilegiati di cui:		
— Debiti sociali e fiscali	[…]	[…]
— Debiti finanziari garantiti da attivi ([1])	[…]	[…]
Costo del piano sociale convenzionale	[…]	[…]
Costo dei contributi mutualistici per i pensionati ([2])	[…]	[…]
Costo della procedura di liquidazione	[…]	[…]
Perdite di esercizio intermedie ([3])	[…]	[…]
Pagamento dei creditori privilegiati	[…]	[…]
Debiti chirografari ([4])	[…]	[…]
Costo del piano sociale extra-convenzionale	[…]	[…]
Costo di recesso dai principali contratti di esercizio	[…]	[…]

(in milioni di EUR)

	Valore del passivo relazione Oddo	Valore del passivo consulente della Commissione
Costo aggiuntivo relativo alla cessione delle navi in leasing	[…]	[…]
Pagamento dei creditori subordinati	[…]	[…]

([1]) Le navi Napoléon Bonaparte e Paglia Orba garantiscono l'importo dei prestiti navali che sono serviti al loro finanziamento.
([2]) Questa voce riguarda la consuetudine secondo cui la SNCM si impegna a farsi carico di una parte dei costi di assicurazione mutua integrativa a favore dei pensionati.
([3]) Fino alla conclusione della liquidazione. Le perdite intermedie si basano sull'ipotesi del pagamento degli stipendi di un solo mese. Comprendono altresì il costo del disarmo delle navi detenute in proprio, non scontate del valore degli attivi. Questo costo corrisponde al costo di immobilizzazione delle navi alla banchina in attesa della loro cessione.
([4]) I debiti chirografari sono articolati come segue: accantonamenti per rischi e oneri ([…] milioni di EUR), debiti intragruppo/partecipazioni ([…] milioni di EUR), fornitori di esercizio ([…] milioni di EUR), rappresentanza generale ([…] milioni di EUR), debiti verso gruppo e associati ([…] milioni di EUR), ratei e risconti passivi ([…] milioni di EUR).
Fonti: relazione Oddo-Hastings, relazione del consulente della Commissione.

(299) La Commissione osserva che il passivo sociale costituisce l'elemento principale del passivo della SNCM. Trattandosi del passivo sociale privilegiato, ovvero del costo del piano sociale convenzionale, il consulente della Commissione ha verificato le formule di calcolo di tutte le componenti del piano sulla base di sondaggi e non ha rilevato né anomalie né errori. Considerata questa verifica, la Commissione reputa ragionevole l'importo di […] milioni di EUR indicato dalle autorità francesi a titolo del piano sociale convenzionale.

(300) Quanto alle perdite di esercizio intermedie, la Commissione reputa che la stima sia prudente in base alla legislazione, in particolare agli articoli L.622-10 del codice di commercio e 119-2 del decreto n. 85-1388 del 27 dicembre 1985 in virtù dei quali la SNCM potrebbe essere costretta dal Tribunale di commercio competente a proseguire l'attività per una durata di due mesi rinnovabili su richiesta del ministero pubblico in ragione degli obblighi di servizio pubblico.

(301) Per quanto concerne i debiti chirografari, il consulente della Commissione non ha sollevato obiezioni particolari. Ha tuttavia corretto l'importo di […] milioni di EUR in […] milioni di EUR a seguito della cancellazione della voce dell'attivo «Tesoreria netta». La Commissione reputa che questa riclassificazione sia in linea con le modifiche apportate nella valutazione dell'attivo della SNCM.

(302) Quanto al costo del piano sociale extra-convenzionale (al netto di indennità complementari di licenziamento), il consulente della Commissione ritiene che l'ammontare del costo dei contenziosi giuridici dovrebbe essere riportato a […] milioni di EUR dai […] milioni preventivati dalle autorità francesi. Su questo punto, se la Commissione reputa certo che le organizzazioni sindacali esigano una riclassificazione dei contratti CDD in contratti CDI ([147]), considera per contro che la valutazione debba riguardare solo i dipendenti in CDD per i quali questo rischio è pressoché certo (ovvero […] CDD). Considerando uno stipendio mensile lordo di […] EUR con un'indennità di 9 mensilità di stipendio per i primi […] CDD e 6 mensilità per i […] successivi, l'importo è fissato a […] milioni di EUR.

(303) Per quanto concerne il passivo netto connesso alla cessione delle navi in leasing, la Commissione considera che le ipotesi sottostanti al calcolo siano giustificate soprattutto in ragione del formalismo contrattuale dei GIE, che limita eventuali sostituzioni della SNCM con terzi e condiziona i vantaggi fiscali all'utilizzo delle navi con bandiera francese. È peraltro giustificato anche che il rischio giudiziario non si applichi alle navi utilizzate in leasing poiché esse sono cedute dalle banche creditrici dei GIE. In questo contesto, la Commissione reputa giustificato che si tenga conto di un costo finanziario di mantenimento fra il 30 settembre 2005 e la data di cessione effettiva della nave.

(304) Alla luce di quanto precede, la Commissione stima che al 30 settembre 2005 il passivo privilegiato della SNCM ammonti a […] milioni di EUR e quello subordinato a […] milioni di EUR.

Constatazione dello stato di insolvenza

(305) Alla luce delle precedenti considerazioni, la Commissione reputa che alla data del 30 settembre 2005 il valore dell'attivo della SNCM (ovvero […] milioni di EUR) non fosse sufficiente per liquidare i creditori privilegiati (per […] milioni di EUR) e i creditori subordinati (per […] milioni di EUR).

Conclusioni

(306) In un tale contesto, in assenza di azioni di ripianamento del passivo (cfr. di seguito) e visti il considerando 273 della presente decisione e lo stato di insolvenza, il costo di una liquidazione della SNCM da parte della CGMF si limiterebbe ai costi delle indennità complementari di licenziamento, pari a […] milioni di EUR.

(307) Ne consegue che la scelta operata dalle autorità francesi di cedere la SNCM a un prezzo negativo di 158 milioni di EUR da confrontare al costo minimo di liquidazione di […] milioni di EUR può essere considerato conforme alla scelta che avrebbe compiuto un gruppo privato di imprese in economia di mercato.

10.2.2.2. Conseguenze di una liquidazione giudiziaria della SNCM

(308) La Commissione ha altresì esaminato l'argomentazione delle autorità francesi secondo cui lo Stato, in quanto azionista di maggioranza, potrebbe essere obbligato a ripianare il passivo in caso di liquidazione dell'impresa (cfr. sotto). In questo caso, secondo le autorità francesi, il calcolo del costo di liquidazione per lo Stato azionista deve tener conto del diritto nazionale come riconosciuto dalla Commissione nella decisione ABX Logistics ([148]) e deve essere valutato caso per caso, tenendo conto delle particolarità del settore ([149]) e delle circostanze particolari.

(309) Nella fattispecie, la Commissione prende atto del fatto che le autorità francesi le hanno trasmesso il 28 marzo 2006 alcuni documenti comprovanti che l'azionista della SNCM aveva cercato la soluzione meno onerosa per sé esaminando parallelamente e sin dall'inizio due possibilità, ovvero la liquidazione dell'impresa e la vendita della stessa a un prezzo negativo.

(310) Sulla base delle perizie summenzionate trasmesse alla Commissione, le autorità francesi ritengono che l'insieme dei costi reali che la Repubblica francese, attraverso la CGMF, si sarebbe dovuta accollare in quanto azionista ammonterebbe a un valore compreso fra i […] e […] milioni di EUR al 30 settembre 2005. Questa stima tiene soprattutto conto del rischio che lo Stato francese fosse chiamato a «ripianare il passivo» se un tribunale lo avesse considerato come il dirigente di fatto della SNCM e del rischio che lo Stato fosse condannato a pagare indennità complementari di licenziamento al personale licenziato. Le autorità francesi ritengono che questi rischi vadano presi in considerazione nel calcolo del costo effettivo di un'eventuale liquidazione della SNCM.

(311) Si pone allora il problema di valutare l'insieme dei costi reali che avrebbe dovuto sostenere in quanto azionista la Francia in caso di liquidazione giudiziaria della SNCM per stabilire se un azionista privato avveduto, considerate le possibilità di essere condannato a sostenere questi costi e data l'entità degli stessi ([150]), avrebbe preferito vendere immediatamente la società controllata a un prezzo negativo di 158 milioni di EUR piuttosto che correre questo rischio.

a) **Possibile condanna dello Stato a ripianare il passivo**

(312) Nel diritto francese, il curatore fallimentare di una società in liquidazione giudiziaria ha facoltà di avviare un procedimento legale relativo alla responsabilità contro gli ex dirigenti della società, detto «azione di ripianamento del passivo», in caso di attuazione di un piano di salvataggio o di amministrazione controllata nonché in caso di liquidazione giudiziaria ([151]).

(313) L'introduzione di un procedimento per il ripianamento di passivo contro gli ex dirigenti della società in fallimento è motivata dalla necessità di ricostituire il patrimonio della società, che è uno dei compiti affidati al curatore fallimentare.

(314) In varie lettere alla Commissione, le autorità francesi hanno sostenuto che l'ipotesi di una condanna dello Stato da parte di un giudice nazionale a ripianare il passivo dell'impresa gestita costituiva uno scenario più che plausibile e che andava presa in considerazione nel calcolo del costo effettivo di un'eventuale liquidazione della SNCM.

(315) Nelle lettere del 28 febbraio 2008, la SNCM ha fornito una perizia che valutava le conseguenze giuridiche di un procedimento per il ripianamento del passivo imputabile allo Stato francese. La perizia conclude che un tribunale di commercio investito di questa causa avrebbe molto probabilmente riconosciuto lo Stato responsabile di questo capo di imputazione e l'avrebbe condannato a farsi carico dell'integrità dei debiti sociali della SNCM.

(316) Nella fattispecie, la Commissione è del parere che, considerato lo stato di insolvenza riconosciuto alla SNCM (cfr. *supra*) e considerato il possibile coinvolgimento della responsabilità civile del curatore fallimentare in caso di inazione conformemente alla legge del 1985 e del diritto di azione per i creditori dal 2005, molto probabilmente sarebbe stato avviato un procedimento di ripianamento del passivo contro lo Stato francese nell'ipotesi di una liquidazione giudiziaria della SNCM ([152]).

(317) La legislazione pertinente prevede che i debiti sociali della società in liquidazione possono essere imputati agli ex dirigenti, di diritto o di fatto, a patto che si configurino 4 condizioni cumulative.

i) *Riconoscimento dello Stato quale dirigente di diritto o di fatto dell'impresa in liquidazione giudiziaria* ([153])

(318) Nella fattispecie, la Commissione osserva che il consulente della SNCM ha fornito un'analisi dettagliata che porta alla conclusione che lo Stato francese sarebbe stato definito molto probabilmente gestore di fatto della SNCM. Sostanzialmente, la perizia summenzionata ha dimostrato che, conformemente alla giurisprudenza pertinente ([154]), lo Stato aveva compiuto atti positivi di gestione e di direzione che non rientravano palesemente nei controlli amministrativi sanciti per legge e ciò per un lungo periodo. In particolare, secondo la relazione del consulente della SNCM, lo Stato avrebbe adottato decisioni nel quadro dei poteri di controllo che aveva egli stesso instaurato, deviandoli per assumere decisioni per conto dell'impresa al posto dei dirigenti investiti cui spettava prendere tali decisioni. Sembrerebbe inoltre che gli organi direttivi della SNCM non disponessero nei fatti di alcuna indipendenza rispetto allo Stato nella gestione dell'impresa. Infine, lo Stato si sarebbe sostituito agli organi direttivi della SNCM assumendo da solo decisioni strategiche senza informarne i detti dirigenti.

(319) La Commissione constata che le autorità francesi, nella lettera del 28 marzo 2008, non hanno sollevato riserve in merito alla definizione dello Stato francese quale gestore di fatto della SNCM. Nella lettera del 20 novembre 2006, le autorità francesi stesse indicano che il giudice avrebbe certamente definito lo Stato azionista della SNCM come dirigente di fatto dell'impresa. È tuttavia evidente che una tale dichiarazione, resa nel quadro di un procedimento riguardante aiuti di Stato, non può essere di per sé sufficiente per stabilire in termini giuridicamente soddisfacenti se un giudice avrebbe considerato le autorità nazionali come dirigenti di fatto dell'impresa beneficiaria delle misure in questione e, soprattutto, il grado di probabilità di una tale eventualità.

(320) Nelle circostanze di specie, non occorre che la Commissione si pronunci oltre sulla valutazione degli elementi addotti dalle autorità francesi, considerata la conclusione alla quale la Commissione è giunta nella precedente sezione 10.2.2.1.

ii) *Esistenza di uno o più errori di gestione imputabili allo Stato francese, dirigente di fatto dell'impresa in liquidazione giudiziaria*

(321) Nella fattispecie, la Commissione rileva che la relazione del consulente della SNCM ha menzionato, sulla base di un elenco non esaustivo di elementi di fatto, una serie di elementi volti a dimostrare che lo Stato, dirigente di fatto della SNCM, ha commesso errori di gestione.

(322) In particolare, si segnala che lo Stato francese avrebbe commesso errori in materia di investimenti […]. Lo Stato avrebbe poi commesso numerosi errori di gestione in materia di […].

(323) A questo proposito, […] ([155]). Nella lettera del 30 aprile 2007, le autorità francesi hanno definito molto elevato il rischio di una condanna dello Stato per responsabilità in considerazione dei criteri […] di definizione dell'errore di gestione ai sensi dell'articolo L.651-2 del codice di commercio. È tuttavia evidente che una tale dichiarazione, resa nel quadro di un procedimento riguardante aiuti di Stato, non può essere di per sé sufficiente per stabilire in termini giuridicamente soddisfacenti se un giudice avrebbe considerato che le autorità nazionali hanno commesso gli errori presunti e, soprattutto, il grado di probabilità di una tale eventualità.

iii) *Constatazione dello stato di insolvenza*

(324) Nella fattispecie, la Commissione constata che, nella lettera del 16 novembre 2006, le autorità francesi hanno fornito una valutazione del disavanzo di attivi della SNCM sulla base delle summenzionate relazioni dei consulenti della CGMF e di Oddo-Hastings. La Commissione prende atto del fatto che la perizia della SNCM sull'azione di ripianamento del passivo trasmessa alla Commissione nel febbraio 2008 si basa su queste stesse relazioni per constatare l'esistenza di uno stato di insolvenza in caso di liquidazione giudiziaria dell'impresa. In particolare, la relazione Oddo-Hastings rileva un disavanzo per […] milioni di EUR al 30 settembre 2005, calcolata come la differenza fra il valore dell'attivo della SNCM da un lato ([…] milioni di EUR) e, dall'altro, il valore del passivo dell'impresa (debiti privilegiati e subordinati valutati rispettivamente in […] milioni di EUR e […] milioni di EUR).

(325) La Commissione rileva che, in virtù della precitata legislazione francese, uno stato di insolvenza è constatato allorquando il curatore fallimentare della società non dispone di attivi sufficienti a pagare i creditori, privilegiati o no. Per quanto riguarda più in particolare i crediti sociali dell'impresa, il passivo dell'impresa è quanto meno costituito dai crediti salariali tradizionali, ovvero quelli che derivano direttamente dal contratto di lavoro, dalla convenzione collettiva o dalla legge e che sono automaticamente iscritti dal curatore fallimentare nel passivo dell'impresa ([156]).

(326) La Commissione ha stimato precedentemente il disavanzo di attivi della SNCM a […] milioni di EUR al 30 settembre 2005.

iv) *Esistenza di un nesso di causalità fra gli errori e lo stato di insolvenza constatato*

(327) Secondo le autorità francesi, nel diritto nazionale, il richiedente dell'azione per ripianamento del passivo non è tenuto a stabilire l'ammontare dell'aggravamento del passivo generato dagli errori di gestione del dirigente. Il dirigente di una persona giuridica può essere dichiarato responsabile, sulla base dell'articolo L.624-3 del codice di commercio, anche se l'errore di gestione commesso è solo una delle cause dello stato di insolvenza e può essere condannato a sostenere in tutto o in parte i debiti sociali, anche se l'errore compiuto ha generato solo una parte di essi ([157]).

(328) Nella fattispecie, la Commissione rileva che il consulente della SNCM definisce evidente il nesso tra gli errori di gestione e lo stato di insolvenza accertato. Sulla base delle stime presentate da tale consulente, il pregiudizio finanziario risultante dall'elenco non esaustivo degli errori di gestione dello Stato di cui al considerando 322 della presente decisione ammonterebbe a […] milioni di EUR ([158]).

(329) Le autorità francesi […] ([159]).

(330) La Commissione rileva inoltre che le autorità francesi, negli scritti del 16 novembre 2006, 27 aprile 2007 e 28 marzo 2008, […] ([160]). Le autorità francesi […] ([161]). Le autorità francesi stesse hanno ammesso, nella lettera del 16 novembre 2005, che «era chiaro che lo Stato azionista, il quale sarebbe stato immancabilmente riconosciuto dal giudice come dirigente di fatto della SNCM, società a responsabilità limitata, sarebbe stato condannato con ogni probabilità in virtù dell'articolo L.651-2 del codice di commercio a sostenere la totalità dell'insolvenza della SNCM».

(331) Nelle circostanze in esame, non occorre che la Commissione si pronunci oltre sulla valutazione degli elementi addotti dalle autorità francesi, considerata la conclusione alla quale la Commissione è giunta nella precedente sezione 10.2.2.1.

b) **Stima del costo complessivo di liquidazione giudiziaria della SNCM**

Determinazione della quota di insolvenza iscritta a carico del dirigente di fatto

(332) Alla luce di quanto precede, allo stato attuale del fascicolo, la Commissione non è tenuta a stabilire il costo economico reale del coinvolgimento della responsabilità dell'azionista.

(333) A questo proposito, la Commissione rileva che, sulla base dell'articolo L624-3 del codice di commercio, il dirigente di diritto o di fatto della società in liquidazione è condannato, in tali circostanze, a pagare in tutto o in parte l'ammontare del disavanzo accertato.

(334) La Commissione constata che l'articolo summenzionato lascia ai magistrati piena libertà di decidere se è opportuno condannare il dirigente a sostenere l'integralità o una parte dei debiti sociali. Alla luce della giurisprudenza pertinente, sembra che le corti e i tribunali siano sensibili al comportamento del dirigente perseguito e modulino le condanne in funzione degli accertamenti che possono effettuare.

(335) Come indicato in precedenza, le autorità francesi ritengono che lo Stato francese sarebbe chiamato a sostenere una parte stimata fra il […] e il […] % dell'ammontare accertato di disavanzo, ovvero un valore compreso in un intervallo tra i […] e i […] milioni di EUR.

(336) La Commissione sottolinea che, in un contesto analogo a quello della SNCM che riguardava la società Les Mines de Salsignes, società subaffiliata del BRGM (ente pubblico a carattere industriale e commerciale) ([162]), la Camera di commercio della Corte di cassazione ha condannato il BRGM e le sue affiliate in qualità di dirigente di fatto in solido con gli altri dirigenti della società Les Mines de Salsignes al pagamento dell'integralità dell'ammontare dell'insolvenza ([163]). La quota di debiti sociali a carico della società Coframines e del BRGM, e quindi da ultimo dello Stato, ammontano a 73,6 %. Ai sensi di questa decisione, la Corte ha rilevato che il consiglio di amministrazione si trovava in una condizione di dipendenza nei confronti delle due entità considerate.

(337) Tuttavia, la Commissione considera che le autorità francesi non abbiano dimostrato, alla luce della normativa in materia di aiuti di Stato, in che senso i summenzionati errori di gestione dello Stato pregiudizievoli per l'impresa siano errori che qualunque altro azionista privato in economia di mercato avrebbe potuto commettere. A questo proposito, occorre infatti sottolineare che solo errori di tal genere, debitamente accertati, possono essere presi in considerazione per determinare se, considerati il rischio di essere condannato a sostenere questi costi e l'entità degli stessi (ovvero il valore attualizzato netto del rischio di una condanna futura), un operatore privato avveduto avrebbe preferito pagare un prezzo negativo di 158 milioni di EUR anziché correre detto rischio. Infatti, non si potrebbe ritenere che un investitore privato sarebbe stato indotto a commettere errori motivati da considerazioni non imprenditoriali, bensì di carattere generale (per esempio a scopi sociali o di sviluppo regionale).

(338) La Commissione riconosce che, in alcuni casi eccezionali, alcune legislazioni prevedono la possibilità per i terzi di rivalersi sugli azionisti di una società liquidata, soprattutto se questi azionisti possono essere considerati come dirigenti di diritto o di fatto che hanno commesso errori di gestione pregiudizievoli per l'impresa. Tuttavia, sebbene esista tale possibilità nel diritto francese, la Commissione considera che le autorità francesi non abbiano dissipato sufficientemente i dubbi della Commissione nella fattispecie, riguardo alle argomentazioni addotte circa il rischio che, in caso di liquidazione della SNCM, lo Stato francese fosse condannato a ripianare il passivo di tale società. Non occorre tuttavia pronunciarsi su questo aspetto nella presente decisione date le conclusioni cui è giunta la Commissione nella precedente sezione 0.

Determinazione di un'eventuale assunzione delle indennità complementari di licenziamento nell'ipotesi di una liquidazione giudiziaria della SNCM

(339) Oltre al disavanzo di attivi, secondo le autorità francesi un giudice, considerata la giurisprudenza in merito ([164]), sarebbe stato certamente indotto a condannare lo Stato francese a farsi carico delle indennità supplementari di licenziamento (per un valore compreso fra i […] e i […] milioni di EUR). Secondo le autorità francesi, l'insieme dei costi reali che avrebbe dovuto sostenere in quanto azionista la Repubblica francese ammonterebbe a un valore compreso fra i […] e i […] milioni di EUR.

(340) Le autorità francesi precisano che, nelle sentenze rese di recente, alcuni tribunali francesi hanno condannato il dirigente di diritto o di fatto a farsi carico, oltre che dell'ammontare del disavanzo, delle indennità complementari di licenziamento calcolate sulla base di un piano sociale stabilito dall'impresa prima di essere messa in liquidazione.

(341) Le autorità francesi osservano in particolare che, nella causa Aspocomp, la società francese Aspocomp SAS, controllata al 99 % della società finlandese Aspocomp Group Oyj, aveva firmato un accordo aziendale il 18 gennaio 2002 che descriveva le condizioni di indennità di un piano sociale riguardante 210 dipendenti su un totale di 550. Questo accordo definiva in particolare l'importo delle indennità compensative e complementari nonché gli aiuti alle dimissioni volontarie. A seguito di un cambiamento di strategia del gruppo, la società madre Aspocomp Group Oyj ha deciso il 21 febbraio 2002 di non finanziare più la controllata Aspocomp SAS, provocando così il fallimento di quest'ultima. Questa decisione ha impedito di fatto alla controllata di onorare gli impegni assunti nel quadro dell'accordo aziendale e l'ha portata a licenziare la totalità degli altri dipendenti.

(342) In questo contesto, la sentenza della Corte d'appello di Rouen ha confermato il giudizio del collegio dei probiviri di Evreux e ha quindi condannato la società Aspocomp Group Oyj, che controllava al 99 % la gestione dell'affiliata, a versare: i) ai dipendenti interessati dall'accordo aziendale, la totalità delle indennità compensative e complementari previste da tale accordo, nonché un risarcimento danni per licenziamento privo di causa grave e reale e ii) ai dipendenti licenziati nell'ambito quadro del procedimento fallimentare di Aspocomp indennità equivalenti considerando che disattendendo gli impegni assunti, la società madre aveva fatto prova di un comportamento sleale e di una leggerezza biasimevole.

(343) Nella fattispecie, la Commissione osserva che dagli elementi del fascicolo si evince che il 25 aprile 2005 l'azionista della SNCM ha sospeso un piano sociale negoziato, fondato sul piano sociale del 2002 e realizzato nella primavera del 2005, senza concertazione con la direzione dell'impresa. La Commissione rileva inoltre che l'elaborazione di questo piano sociale è precedente alla decisione dello Stato di vendere la SNCM.

(344) La Commissione ritiene che, qualora la SNCM fosse stata liquidata, i dipendenti dell'impresa avrebbero fatto valere le disposizioni di detto piano sociale dinanzi alla giustizia.

(345) Perché un tale approccio possa essere pertinente in un caso come quello in esame, la Commissione dovrebbe stabilire i) se un giudice avrebbe condannato lo Stato membro per aver sospeso, senza concertazione con la direzione dell'impresa, il piano sociale in questione, ii) l'importo che lo Stato membro avrebbe potuto essere condannato a pagare in tale eventualità e iii) il grado di probabilità di una tale eventualità ([165]).

(346) La Commissione osserva che una sentenza della sezione Commercio della Corte di cassazione, in cui la Corte indica che sarebbe disposta ad accogliere un'azione contro una società dominante i cui comportamenti colposi hanno determinato il tracollo della controllata e, di conseguenza, licenziamenti collettivi ([166]), va nello stesso senso della giurisprudenza Aspocomp.

(347) A questo riguardo, la Commissione rileva tuttavia che il principio che si evince dalla sentenza della Corte di appello di Rouen non è stato ribadito finora da altre sentenze di uguale natura. Pertanto, la Commissione considera che le autorità francesi non abbiano dissipato sufficientemente i dubbi della Commissione sul fatto che l'azionista della SNCM si sarebbe trovato esposto, in una maniera sufficientemente certa, al coinvolgimento delle sua responsabilità e al pagamento di indennità supplementari di licenziamento sulla base di questa giurisprudenza. Non occorre tuttavia pronunciarsi su questo aspetto nella presente decisione date le conclusioni cui è giunta la Commissione nella precedente sezione 10.2.2.1.

10.2.2.3. Conclusioni

(348) La Commissione reputa, sulla base di quanto sopra, che la scelta di cedere la SNCM a un prezzo negativo di 158 milioni di EUR sia conforme alla scelta che avrebbe operato un gruppo privato in economia di mercato in considerazione dei costi sociali che una liquidazione dell'impresa avrebbe comportato.

(349) La Commissione ha basato la precedente analisi unicamente sulle ipotesi che le sembrano ragionevoli e sufficientemente motivate. Queste valutazioni portano a considerare che il divario fra lo scenario scelto dalle autorità francesi e la soluzione alternativa ammonterebbe almeno a […] milioni di EUR, che dovrebbe coprire ampiamente un'eventuale errore sulle stime considerate a seguito di analisi.

(350) Inoltre, la Commissione ritiene che il prezzo negativo di 158 milioni di EUR derivi da una trattativa commerciale fra lo Stato e gli acquirenti privati a seguito di una procedura pubblica di selezione aperta, trasparente, non discriminatoria e incondizionata. A questo riguardo, la Commissione considera che questo prezzo, che è meno negativo possibile, costituisca un prezzo di mercato.

(351) Nonostante i limiti di cui al considerando 284 della presente decisione, la Commissione segnala che il consulente della Commissione ha verificato scenari di valutazione della SNCM sulla base del metodo dei flussi di cassa liberi operativi attualizzati basati su una relazione della Banca HSBC commissionata dalle autorità francesi. Il consulente della Commissione ritiene che i calcoli della HSBC siano stati effettuati correttamente. Sulla base dei risultati di queste simulazioni, si può concludere che il prezzo pagato per la SNCM è coerente con il valore dell'impresa stimato sulla base del metodo dei flussi di cassa liberi operativi attualizzati al momento dell'operazione.

(352) Dalla precedente sezione 10.2.2.1 risulta, senza che occorra trarre conclusioni sugli elementi esposti nella sezione 10.2.2.2, che detta misura non conferisce vantaggi economici né alla SNCM, né agli acquirenti privati. Pertanto, l'apporto di capitale dello Stato di 158 milioni di EUR preliminare alla cessione dell'impresa agli acquirenti privati, ovvero il prezzo di vendita negativo di 158 milioni di EUR, non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

10.3. **L'apporto di capitale della CGMF per un importo di 8,75 milioni di EUR**

10.3.1. *Quadro giuridico di riferimento*

(353) Se l'intervento dei poteri pubblici in questione è realizzato in concomitanza con un intervento significativo di operatori privati, effettuato in condizioni analoghe, l'esistenza di un vantaggio economico può essere immediatamente scartata ([167]).

(354) La prassi decisionale della Commissione, confermata dal giudice comunitario, esclude subito la natura di aiuto di un apporto di capitale dello Stato in tali circostanze purché siano rispettate le tre condizioni seguenti:

— l'intervento privato deve provenire da operatori economici. Non è questo il caso di una partecipazione dei dipendenti al capitale dell'impresa interessata ([168]),

— l'intervento privato deve essere significativo. Non è questo il caso per esempio di un intervento privato che rappresenta solo il 3,3 % dell'importo totale in questione ([169]),

— l'intervento privato deve altresì essere concomitante con l'intervento pubblico. La Corte ha così confermato l'analisi della Commissione secondo cui apporti pubblici possono costituire un aiuto di Stato se investimenti privati nella stessa impresa sono effettuati solo successivamente allo stanziamento degli apporti pubblici ([170]). La Commissione accetta tuttavia di prendere talvolta in considerazione un intervento privato che ha avuto luogo poco tempo dopo un intervento pubblico, soprattutto quando l'investitore privato ha già firmato una lettera di intenti al momento dell'intervento pubblico ([171]).

10.3.2. *Applicazione al caso in esame*

(355) La Commissione prende innanzitutto atto del fatto che le azioni della SNCM sono cedute a operatori economici, la BCP e la VT. A seguito dell'operazione di cessione, lo Stato doveva apportare contestualmente un importo di 8,75 milioni di EUR in modo che la sua partecipazione del 25 % nella SNCM fosse mantenuta in conformità ai propri impegni, soprattutto nei confronti dei dipendenti.

(356) L'apporto dello Stato francese pari a 8,75 milioni di EUR va confrontato poi con l'apporto degli acquirenti privati, ovvero 26,25 milioni di EUR. Come precisato in precedenza, questa ripartizione deriva dall'impegno delle autorità francesi di mantenere il 25 % di partecipazione nell'impresa interessata. Poiché l'intervento privato riguarda il 75 % dell'importo complessivo, la Commissione lo reputa significativo. A titolo informativo, la Commissione sottolinea inoltre che i partner privati possiedono una struttura finanziaria solida, che l'acquisizione della SNCM si integra perfettamente nella loro strategia imprenditoriale e che il piano aziendale di detti acquirenti prevede un ritorno alla redditività per la fine dell'anno 2009.

(357) Per quanto concerne infine la concomitanza delle due operazioni di apporto di capitale, il consulente della Commissione ha controllato che tali importi siano stati corrisposti da tutti gli azionisti della SNCM, ivi compresa la CGMF.

(358) È stato infatti verificato che il 31 maggio 2006 il consiglio di amministrazione della SNCM ha constatato che tutte le suddette operazioni erano stata effettuate. In particolare, l'aumento di capitale congiunto e concomitante di tutti gli azionisti per un importo di 35 milioni di EUR ha avuto luogo il 31 maggio 2006. Esso si è svolto in due tappe contestuali: i) un primo aumento di capitale per […] azioni è stato sottoscritto interamente dagli acquirenti, in numerario e al valore nominale ([…] EUR), e ii) un secondo aumento di capitale di […] azioni (versate per un quarto) è stato sottoscritto in parte dagli acquirenti ([…] azioni per un importo di 26,25 milioni di EUR) e in parte dallo Stato francese attraverso la CGMF ([…] azioni per un importo di 8,75 milioni di EUR), alle stesse condizioni, ovvero sottoscrizione in numerario per un importo nominale di […] EUR.

(359) Gli apporti di capitale pubblico e privato sono quindi rigorosamente concomitanti.

(360) Alla luce di quanto precede, la Commissione considera che siano soddisfatti i criteri stabiliti dalla giurisprudenza per escludere immediatamente la natura di aiuto della misura in questione. Pertanto, la Commissione considera che l'apporto di capitale dello Stato francese pari a 8,75 milioni di EUR non conferisca un vantaggio economico alla SNCM in quanto tale apporto è stato effettuato parallelamente a un apporto di capitali privati a condizioni analoghe, in conformità della giurisprudenza comunitaria.

(361) In ogni caso, la Commissione ritiene che il rendimento dell'apporto dello Stato, pari al […] % l'anno, costituisca una redditività a lungo termine adeguata dei capitali investiti per un investitore privato.

(362) A tale proposito, la Commissione rileva infatti che il rendimento fisso dell'investimento di capitale dello Stato nella SNCM sottrae quest'ultimo a qualsiasi rischio di esecuzione del piano aziendale poiché questo rendimento è totalmente scollegato dai risultati (al rialzo o al ribasso) dell'impresa. Pertanto, l'assegnazione della DSP alla SNCM non consentirà allo Stato di migliorare il rendimento atteso dalla sua partecipazione.

(363) Il consulente della Commissione ne evince che in termini di rischi l'apporto di capitale dello Stato francese assomiglia più a un collocamento in obbligazioni con opzione che a uno in azioni. Ne consegue che il tasso di rendimento del […] % va confrontato ai tassi delle obbligazioni del settore privato francese al momento dell'operazione. Secondo il consulente della Commissione, questo tasso si collocava al 4,15 % alla fine del mese di maggio 2006.

(364) La Commissione considera infine che l'esistenza di una clausola risolutiva di cessione della SNCM non rimette in discussione il principio di parità di trattamento degli investitori. Tale clausola verte infatti sulla cessione totale della SNCM agli acquirenti privati e non sull'investimento (35 milioni di EUR) concomitante da parte degli acquirenti privati (26,25 milioni di EUR) e lo Stato (8,75 milioni di EUR) nella SNCM privatizzata.

(365) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che la misura in questione non costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

10.4. **Le misure di aiuto alla persona (38,5 milioni di EUR)**

10.4.1. *Quadro giuridico di riferimento*

(366) Per stabilire se una misura conferisce un vantaggio economico a un'impresa, «si deve […] determinare se l'impresa beneficiaria riceve un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato» ([172]) o viceversa se evita di «sostenere i costi che normalmente avrebbero dovuto gravare sulle risorse finanziarie proprie dell'impresa ed hanno pertanto impedito che le forze presenti sul mercato spiegassero i loro normali effetti» ([173]).

(367) Secondo una giurisprudenza costante, un onere normale è un onere di cui un'impresa deve normalmente farsi carico nell'ambito della sua gestione corrente o delle attività ordinarie ([174]). Più precisamente la Corte ha indicato che la riduzione degli oneri sociali costituisce un aiuto di Stato se questa misura è «un provvedimento inteso ad alleviare in parte, a favore delle imprese di un particolare settore industriale, gli oneri pecuniari derivanti dalla normale applicazione del sistema generale di previdenza sociale, senza che l'esonero sia giustificato dalla natura o dalla struttura di tale sistema» ([175]). Con questa sentenza, la Corte indica chiaramente che l'esistenza di un vantaggio economico deve essere stabilita rispetto al sistema generale di previdenza sociale, applicando così un ragionamento analogo a quello utilizzato in ambito fiscale.

(368) Il 20 settembre 2001 la Corte ha ribadito questo approccio: «un aiuto consiste in un provvedimento inteso ad alleviare gli oneri che di regola gravano sul bilancio delle imprese tenuto conto della natura o della struttura del sistema di oneri in questione, mentre un onere speciale è, al contrario, un onere supplementare rispetto a detti oneri normali» ([176]).

(369) Di conseguenza, per identificare ciò che costituisce un vantaggio, conformemente alla giurisprudenza relativa alla nozione di aiuto di Stato, è necessario determinare la norma di riferimento o il sistema comune applicabile, nel quadro di un determinato regime giuridico, cui tale vantaggio sarà confrontato ([177]). A tale riguardo, la Corte ha peraltro dichiarato che la determinazione del quadro di riferimento riveste maggiore importanza nel caso di misure fiscali poiché l'esistenza stessa di un vantaggio può essere stabilita solo rispetto a un'imposizione detta «normale», ovvero l'aliquota fiscale in vigore nell'area geografica di riferimento ([178]).

(370) Peraltro, secondo una giurisprudenza costante, «Ai fini dell'applicazione dell'articolo 92 del trattato, è irrilevante che la situazione del presunto beneficiario del provvedimento sia migliorata o aggravata con riferimento alla situazione giuridica precedente o, all'opposto, non sia evoluta nel tempo […]. Occorre unicamente determinare se, nell'ambito di un dato regime giuridico, un provvedimento statale sia tale da favorire talune imprese o talune produzioni ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato rispetto ad altre imprese che si trovino in una situazione fattuale e giuridica analoga tenuto conto dell'obiettivo perseguito dal provvedimento interessato» ([179]).

10.4.2. *Applicazione al caso di specie*

(371) Dalla giurisprudenza e dalla prassi decisionale ([180]) della Commissione si evince che, per escludere la natura di aiuto del provvedimento in questione, la Commissione deve verificare che esso non riduca per la SNCM gli oneri riguardanti la gestione corrente, ovvero nella fattispecie gli oneri derivanti dalla normale applicazione della legislazione in ambito sociale vigente nel settore nel quadro della rescissione del contratto di lavoro.

(372) A tale riguardo, la Commissione rileva che, conformemente al protocollo d'intesa sottoscritto dalle parti, il conto sequestrato può essere attivato solo per finanziarie compensazioni versate a soggetti il cui contratto di lavoro con la SNCM sia stato previamente rescisso. Questi provvedimenti, quindi, non hanno né per oggetto, né per effetto il fatto di consentire il licenziamento di dipendenti che, in assenza di queste misure, avrebbero potuto restare a carico della SNCM.

(373) La Commissione osserva parimenti che la concessione di compensazioni al personale licenziato dopo la cessione della SNCM è stato consentito dallo Stato in quanto ente pubblico e non dall'impresa.

(374) Inoltre, la Commissione rileva che queste misure sociali supplementari vanno oltre le indennità previste dalla legislazione in materia sociale e dalle convenzioni collettive applicabili. I costi che discendono dall'applicazione di queste ultime restano quindi interamente a carico della SNCM.

(375) La Commissione osserva infine che queste misure sociali supplementari saranno attuate nell'eventualità di un piano di riduzione dell'organico attuato dagli acquirenti dopo la vendita della SNCM. In altri termini, queste compensazioni non corrispondono all'esecuzione dei piani di riduzione del personale contemplati nel contesto del piano di ristrutturazione del 2002.

(376) Pertanto, la Commissione ritiene che il costo delle indennità sociali supplementari non coincida né con il costo dei piani sociali anteriori alla cessione di cui si è fatto carico lo Stato, né con il costo sociale stimato precedentemente nel quadro di una liquidazione giudiziaria della SNCM.

(377) Ne consegue che le misure sociali complementari non costituiscono oneri che derivano dall'applicazione ordinaria della legislazione in ambito sociale applicabile nel quadro della risoluzione del contratto di lavoro.

(378) A titolo aggiuntivo, la Commissione rileva che, anche sommando l'importo di 38,5 milioni di EUR all'apporto di capitale dello Stato pari a 142,5 milioni di EUR, il prezzo di vendita negativo corretto, pari a 196,50 milioni di EUR, resta ampiamente inferiore al costo di liquidazione giudiziaria della SNCM (cfr. il punto 3 della presente decisione).

(379) Alla luce di quanto precede e conformemente alla sua prassi decisionale ([181]), la Commissione ritiene che l'attuazione grazie a questi fondi di interventi sociali supplementari a favore delle persone licenziate, senza che questi vadano a ridurre gli oneri normali del datore di lavoro, rientri nella politica sociale degli Stati membri e non costituisca un aiuto diretto, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. La Commissione reputa che non costituisca neanche un aiuto indiretto in quanto il personale ne usufruisce solo una volta licenziato.

10.5. **Il saldo di 22,52 milioni di EUR notificato a titolo degli aiuti alla ristrutturazione**

(380) Sulla base di quanto precede, e conformemente al considerando 258 della presente decisione, l'importo della sovvenzione da valutare a titolo di aiuti di Stato, al netto della compensazione di servizio pubblico, ammonta a 22,52 milioni di EUR ([182]) e rappresenta una parte dell'iniezione di capitali notificata dalle autorità francesi nel 2002.

(381) La Commissione considera che questo importo conferisca alla SNCM un vantaggio economico selettivo e, pertanto, che questa sovvenzione costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

10.5.1. *Compatibilità della misura con gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese*

(382) La misura in questione è stata notificata nel 2002 dalle autorità francesi ai sensi degli orientamenti comunitari sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese del 1999 ([183]).

(383) Gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi ([184]) per la valutazione degli aiuti alla ristrutturazione di compagnie di navigazione rinviano agli orientamenti menzionati in precedenza. Secondo il punto di 19 di tali orientamenti, «Gli aiuti per il salvataggio o la ristrutturazione di imprese in difficoltà […] possono essere considerati compatibili unicamente in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c)».

(384) Per quanto concerne la compatibilità di un aiuto di Stato alla ristrutturazione con l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, si evince dalla giurisprudenza che la decisione della Commissione deve enunciare i motivi per cui considera che gli aiuti siano giustificati rispetto alle condizioni previste dagli orientamenti e, in particolare, in relazione all'esistenza di un piano di ristrutturazione, a una dimostrazione soddisfacente circa la redditività a lungo termine e al carattere proporzionato degli aiuti rispetto al contributo del suo beneficiario.

Natura di impresa in difficoltà

(385) Per essere ammissibile a un aiuto alla ristrutturazione, l'impresa deve poter essere definita impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti del 1999 ([185]).

(386) Nella fattispecie, la Commissione ricorda di aver verificato che questo criterio era rispettato sia nella decisione della Commissione, del 17 luglio 2002, relativa all'aiuto al salvataggio a favore della SNCM ([186]) sia in quella del 19 agosto 2002 che avviava il procedimento di indagine formale nei confronti del progetto di ricapitalizzazione, sulla base del bilancio della SNCM per l'esercizio 2001.

(387) Ai fini della presente decisione, la Commissione ha verificato che la SNCM soddisfacesse questa condizione sulla base del bilancio dell'impresa per l'esercizio 2002. Quindi, i capitali propri al netto di accantonamenti regolamentati ([187]) rimangono sempre negativi a – 26,5 milioni di EUR nel 2002, dopo i – 30,7 milioni di EUR nel 2001. Un tale livello rispecchia il venir meno di oltre la metà del capitale sociale dell'impresa, capitale sociale di cui oltre un quarto è svanito nel corso degli ultimi 12 mesi che hanno seguito la notifica, accertando così la condizione sufficiente e non necessaria di cui al punto 5, lettera a), degli orientamenti.

(388) Oltre all'evoluzione del capitale sociale, la Commissione rileva fra l'altro che:

— fra il 2001 e il 2002 il risultato operativo di gestione al lordo delle imposte è passato da – 5,1 milioni di EUR del 2001 a – 5,8 milioni di EUR nel 2002; si sono potute contenere le perdite nette del 2002 solo grazie alla vendita di talune navi,

— la capacità di autofinanziamento della SNCM che toccava i 39,2 milioni di EUR alla fine del 2001, è passata a 35,7 milioni di EUR alla fine del 2002,

— i debiti finanziari netti al netto dei leasing sono passati da 135,8 milioni di EUR a 144,8 milioni fra il 2000 e il 2002,

— gli oneri finanziari (interessi e oneri assimilati) sono passati da 7 milioni di EUR nel 2000 a 9,503 milioni nel 2002.

(389) Le autorità francesi hanno confermato peraltro alla Commissione che le banche si rifiutano ormai di erogare prestiti alla società in ragione del suo indebitamento, nonostante il fatto che la SNCM abbia proposto di fornire a garanzia le ultime navi prive di ipoteche e di altre servitù analoghe.

(390) Infine, il contratto di DSP non apporta alcuna modifica alla presente analisi. Questo contratto poteva sicuramente consentire alla SNCM, contestualmente al successo del piano di ristrutturazione, di conseguire a termine risultati di gestione positivi, ciò non toglie che la grave carenza di fondi propri, l'indebitamento crescente e il costo delle misure operative del piano di ristrutturazione avrebbero condotto la compagnia, in un certo lasso temporale, all'inadempienza.

(391) Alla luce di quanto precede, la Commissione reputa che la SNCM soddisfi nel contempo la condizione di cui al punto 5, lettera a), degli orientamenti del 1999 e quella di cui al punto 6 dello stesso documento. Essa rileva, pertanto, che nel 2002 la SNCM era un'impresa in difficoltà ai sensi dei suddetti orientamenti.

Ripristino della redditività (punti da 31 a 34 degli orientamenti)

(392) Conformemente agli orientamenti del 1999, la concessione dell'aiuto è condizionato all'attuazione di un piano di ristrutturazione convalidato dalla Commissione. Come indicato al considerando 79 della decisione di estensione del procedimento d'indagine formale del 2006 e, dato che la Commissione ha ritenuto che le misure posteriori alla notifica del 2002 non abbiano costituito aiuti di Stato, la Commissione reputa che la compatibilità dell'apporto di capitale per un importo di 22,52 milioni di EUR con gli orientamenti del 1999 debba essere esaminata sulla base del piano di ristrutturazione del 2002. «Occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di […] astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva» ([188]).

(393) Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità francesi, la Commissione constata che, sebbene il piano di ristrutturazione del 2002 preveda un ritorno alla redditività a partire dal 2003 grazie ad azioni scaglionate essenzialmente fra il 2002 e il 2003, ciò non toglie che la SNCM abbia ritrovato un livello di fondi propri «sufficienti» solo verso il 2005-2006. La Commissione stabilisce così la fine del periodo di ristrutturazione al 31 dicembre 2006.

(394) Il ritorno alla redditività del servizio fra Marsiglia e la Corsica è previsto a breve e il collegamento con il Magreb è già un'attività redditizia. Solo l'attività con partenza da Nizza è più incerta ma il suo peso diminuisce e il deprezzamento anticipato della Liamone nel 2001 agevolerà il ritorno a risultati positivi su questa linea. La Commissione accetta peraltro l'argomentazione secondo cui una presenza, ancorché ridotta, con partenza da Nizza resta necessaria per il posizionamento della compagnia nell'insieme del mercato. Il reindirizzamento dell'attività a favore del Magreb contribuirà a diminuire la dipendenza della compagnia nei confronti del servizio storico e dovrebbe altresì contribuire al ripristino della redditività in considerazione dei […].

(395) Quanto alla redditività a lungo termine, ovvero oltre la scadenza dell'attuale contratto di DSP, la Commissione ritiene che l'attuazione del piano debba consentire all'impresa di affrontare la concorrenza in maniera efficace al momento del rinnovo dei contratti. Si osserva infine che, anche in uno scenario di perdita parziale, pari a una nave traghetto per automezzi, questo contratto dovrebbe permettere alla compagnia di mantenere risultati positivi. Se la perdita di questo contratto dovesse provocare una riduzione pari o superiore al 40 % dei ricavi della compagnia nel suo mercato storico, come anche preventivato

in un altro scenario, la Commissione considera che si verificherebbe una situazione cui pochi piani di ristrutturazione, con o senza sostegno pubblico, sarebbero capaci di far fronte e che sia prematuro in questa fase fare previsioni in questo senso.

(396) Per quanto riguarda «ipotesi realistiche riguardanti le condizioni di esercizio futuro», la Commissione considera valido lo studio di mercato e reputa che costituisca una buona base per stabilire gli scenari di evoluzione dell'azienda.

(397) La Commissione rileva che, al fine di assicurare il ripristino della redditività dell'impresa, il piano di ristrutturazione prevede che il miglioramento dei risultati aziendali derivi principalmente da misure interne quali un miglior controllo sui costi di produzione e un'accresciuta produttività. Inoltre, se il miglioramento della situazione finanziaria della SNCM presuppone attraverso un reindirizzamento delle sue attività sul servizio per il Magreb in considerazione delle prospettive di crescita di questo mercato, il piano di ristrutturazione del 2002 comporta altresì misure destinate all'abbandono di certe attività, in particolare della filiale italiana, Corsica Marittima.

(398) La Commissione reputa che l'effetto delle misure contemplate dal piano notificato e il suo successo non dipendano dall'evoluzione del mercato, ad eccezione dei progressi dei collegamenti con il Magreb che corrisponde soprattutto a un ritorno a una posizione già detenuta dalla SNCM fino a metà degli 1990.

(399) Inoltre, la Commissione prende nota del fatto che il piano di ristrutturazione tiene conto della situazione e dell'evoluzione prevedibile dell'offerta e della domanda nel mercato dei prodotti interessati, con scenari che traducono ipotesi ottimistiche, pessimistiche e intermedie, nonché dei punti di forza e di debolezza specifici della SNCM.

(400) Infine, la Commissione ritiene che il piano di ristrutturazione proponga una trasformazione della SNCM tale da consentire a quest'ultima, a ristrutturazione ultimata, di coprire tutti i costi, compresi i costi di ammortamento e gli oneri finanziari.

(401) Alla luce di quanto precede, la Commissione rileva che, sulla base delle informazioni disponibili all'epoca in cui le misure di sostegno finanziario sono state adottate, il criterio relativo alla redditività dell'impresa è soddisfatto.

Prevenzione di indebite distorsioni della concorrenza (punti da 35 a 39 degli orientamenti)

(402) Secondo il punto 35 degli orientamenti in questione, è necessario adottare misure in grado di controbilanciare, per quanto possibile, le ripercussioni negative dell'aiuto sui concorrenti. In caso contrario, gli aiuti sarebbero «contrari all'interesse comune» e quindi incompatibili con il mercato comune.

(403) Nella fattispecie, questa condizione deve tradursi in una limitazione della presenza che l'impresa può assumere nel suo mercato storico, ovvero i collegamento con la Corsica, che è anche quello in cui è confrontata a una concorrenza di compagnie con sede nella Comunità, circostanza che non si verifica per il servizio del Magreb.

(404) La Commissione è del parere che nel mercato dei servizi marittimi verso la Corsica non ci sia eccesso di capacità, considerate la forte stagionalità e la notevole crescita del traffico. La Commissione osserva anche che il tasso di riempimento medio delle navi del principale concorrente della SNCM è più basso di quello della compagnia pubblica. Non essendoci nel mercato eccesso di capacità produttiva ai sensi degli orientamenti, non occorre contribuire al suo risanamento. La vendita delle navi, piuttosto che la loro distruzione, rappresenta dunque una riduzione di capacità ammissibile alla luce degli orientamenti.

(405) La limitazione o la riduzione forzata della presenza sul o sui mercati in questione in cui opera l'impresa rappresenta infatti una contropartita per i concorrenti, contropartita la cui entità deve essere proporzionata agli effetti di distorsione che l'aiuto alla ristrutturazione causerà o potrà causare.

(406) Il piano di ristrutturazione contribuisce in maniera significativa alla riduzione della presenza dell'impresa sul suo mercato, a vantaggio diretto dei concorrenti, in ragione dell'attuazione di quanto segue:

— la chiusura della controllata Corsica Marittima (82 000 passeggeri nel 2000), che effettuava i collegamenti fra l'Italia e la Corsica, e quindi il ritiro del gruppo SNCM dal mercato concernente i servizi fra l'Italia e la Corsica,

— il ritiro pressoché totale della SNCM dai collegamenti tra Tolone e la Corsica, mercato che rappresentava nel 2002 non meno di 460 000 passeggeri,

— la limitazione del numero totale di posti offerti e del numero di rotazioni operate ogni anno a decorrere dal 2003 dalla SNCM, soprattutto sulla linea fra Nizza e la Corsica,

— la vendita di quattro navi.

(407) Nell'insieme del Golfo di Genova e di Tolone, la SNCM riduce l'offerta di oltre un milione di posti all'anno rispetto al 2001, più che dimezzandoli, a vantaggio immediato dei concorrenti, mentre sono proprio questi servizi che registrano gli incrementi più considerevoli.

(408) Benché di ampia portata, queste misure sono state integrate con l'obbligo per la SNCM di non finanziare, nel periodo di ristrutturazione, nuovi investimenti in aggiunta ai costi di reindirizzamento dell'attività verso il Magreb contemplati nel piano di ristrutturazione.

(409) Considerato quanto precede, la Commissione considera che il criterio relativo alla prevenzione di indebite distorsioni della concorrenza sia soddisfatto.

Aiuto limitato al minimo (punti 40 e 41 degli orientamenti)

(410) L'importo dell'aiuto deve essere limitato al minimo indispensabile per consentire la ristrutturazione, in funzione delle disponibilità finanziarie dell'impresa, dei suoi azionisti o del gruppo di cui fa parte, senza gravare tuttavia sulle possibilità di ritorno alla redditività.

(411) Nella decisione del 19 agosto 2002 la Commissione aveva sollevato dubbi circa il metodo di calcolo presentato dalle autorità francesi per determinare l'importo dell'aiuto. Nonostante le spiegazioni aggiuntive fornite dalla Francia, la Commissione ha effettuato la propria valutazione.

(412) Infatti, per quanto concerne l'approccio adottato dalle autorità francesi, ovvero quello basato sul coefficiente di fondi propri su indebitamento, la Commissione ritiene che:

— la rosa delle cinque società prese in considerazione dalle autorità francesi non sia sufficientemente rappresentativa del settore del trasporto marittimo di cabotaggio,

— il tasso del 79 % risultante da questa rosa di imprese per il coefficiente di fondi propri su debiti finanziari, peraltro, non sia affatto un indicatore affidabile della solidità di un'impresa,

— le autorità francesi non abbiano precisato le voci comprese esattamente nell'importo dei debiti finanziari di queste cinque compagnie e non abbiano potuto garantire quindi l'omogeneità di questi dati rispetto all'ammontare dell'indebitamento della SNCM, così come considerato nel piano di ristrutturazione,

— le autorità francesi non abbiano dimostrato che il tasso del 79 % risultante da questa rosa di società per il coefficiente di fondi propri su debiti finanziari è effettivamente rispettato per il periodo 2002-2007 nel piano finanziario compreso nel piano di ristrutturazione.

(413) Riguardo agli altri approcci proposti dalla Francia per dimostrare che l'apporto di capitale era limitato al minimo, la Commissione ne critica la pertinenza ([189]).

(414) Infatti, la Commissione reputa che l'apporto di capitale debba avere la finalità principale non di aumentare i fondi propri dell'impresa (semplice ristrutturazione finanziaria) bensì di aiutare l'impresa a passare dalla situazione di monopolio nel quadro della convenzione del 1976 a un contesto concorrenziale. È per questo motivo che la Commissione è restia a dimensionare l'aiuto sulla base del metodo considerato dalle autorità francesi, considerata la difficoltà di definire il livello appropriato di fondi propri per la SNCM. Infatti, la Commissione osserva che aggiungendo o togliendo talune imprese nella rosa scelta dalle autorità francesi, il coefficiente medio di fondi propri su indebitamento può variare in maniera significativa.

(415) La Commissione considera che l'aiuto alla ristrutturazione possa coprire i costi delle varie azioni previste nel piano di ristrutturazione (ristrutturazione operativa) necessarie per la variazione del contesto giuridico e concorrenziale della compagnia. Quanto ai costi connessi alle misure operative di ristrutturazione, la Commissione considera l'importo di 46 milioni di EUR (cfr. il considerando 55 della presente decisione) ([190]).

(416) Quanto al calcolo esatto della fabbisogno della SNCM, la Commissione ricorda che «occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di […] astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva» ([191]).

(417) Nella fattispecie, la Commissione osserva che, alla luce del punto 40 degli orientamenti, tra il 18 febbraio 2002, data della notifica da parte delle autorità francesi dell'aiuto alla ristrutturazione, e il 9 luglio 2003, data in cui la Commissione ha adottato la decisione di autorizzare l'aiuto alla ristrutturazione, sono state realizzate vendite significative di attivi essenzialmente navali, per 26,25 milioni di EUR di proventi al netto dei debiti finanziari associati ([192]).

(418) Tuttavia, queste vendite non sono sufficienti per riportare alla redditività la SNCM la cui situazione finanziaria resta caratterizzata da un significativo passivo (19,75 milioni di EUR) a seguito di questa operazione. Poiché la SNCM non è in grado di contrarre prestiti bancari, anche proponendo in garanzia ipotecaria le sue ultime navi prive di ipoteche o altre servitù, la Commissione reputa che l'impresa non possa trovare altre risorse proprie per finanziare la sua ristrutturazione.

(419) Alla luce di quanto precede, la Commissione giunge dunque alla conclusione che una somma di 19,75 milioni di EUR è giustificata per consentire all'impresa di trovare nel breve periodo la strada della redditività.

(420) La Commissione ritiene dunque che dal saldo inizialmente notificato a titolo di aiuti alla ristrutturazione, pari a 22,52 milioni di EUR, solo 19,75 milioni possono essere giustificati sulla base del fabbisogno di liquidità della SNCM e delle vendite di attivi realizzate al 9 luglio 2003, fatta salva l'integrazione nel calcolo dei proventi delle cessioni (cfr. di seguito) imposte dalla Commissione nella decisione del 2003 e che sono andate ad aggiungersi alle cessioni previste nel piano di ristrutturazione.

Rispetto del principio dell'aiuto unico

(421) Gli orientamenti ([193]) stabiliscono che una società che ha già usufruito in passato di un aiuto alla ristrutturazione non possa di regola riceverne un'altro nei dieci anni successivi alla fine del periodo di ristrutturazione. Nell'elenco degli aiuti di cui ha già usufruito la SNCM, non figura alcun aiuto alla ristrutturazione. Si tratta infatti della prima ristrutturazione della SNCM dalla sua creazione nel 1976.

10.5.2. *Sul mantenimento delle misure compensative*

(422) Come suggerito dal Tribunale nella sentenza del 2005 e riportato nel considerando 137 della decisione di estensione del 2006, considerata la revisione al ribasso dell'importo dell'aiuto convalidato ai sensi degli orientamenti del 1999, si pone la questione del mantenimento delle misure compensative imposte dalla Commissione nella decisione del 2003.

(423) Si ricorda che, con la decisione del 2003, la Commissione aveva approvato un'iniezione di capitale pari a 76 milioni di EUR ai sensi degli orientamenti del 1999, imponendo al contempo le seguenti condizioni ([194]):

i) la non acquisizione di nuove navi e il divieto di firmare contratti di costruzione, ordine o locazione per altre navi, nuove o rimesse a nuovo fino al 31 dicembre 2006;

ii) l'impiego esclusivo delle undici navi che l'impresa SNCM possedeva fino al 31 dicembre 2006;

iii) la cessione dell'insieme delle sue partecipazioni dirette e indirette nelle società Amadeus France, Compagnie Corse Méditerranée, Société Civile Immobilière (SCI), Schuman, Société méditerranéenne d'investissements et de participations, Someca;

iv) l'assenza di qualsiasi politica tariffaria per le tariffe pubblicate volta a offrire prezzi più bassi di quelli di ciascuno dei suoi concorrenti per destinazioni e servizi equivalenti e per date identiche fino al 31 dicembre 2006;

v) la limitazione fino al 31 dicembre 2006 del numero annuale di rotazioni di navi sui diversi collegamenti marittimi con la Corsica.

(424) Il consulente della Commissione ha verificato l'attuazione dell'insieme delle condizioni imposte dalla decisione della Commissione del 2003.

(425) Egli ha confermato l'osservanza delle condizioni relative alla non acquisizione di navi (di cui al precedente punto i). A questo proposito occorre sottolineare che la nave Superfast ribattezzata Jean Nicoli è stata acquisita dalla società VT ed è stata messa a disposizione della SNCM mediante locazione con decorrenza dal mese di febbraio 2007, precisamente dopo la fine del periodo stabilito dalla decisione del 2003 ([195]).

(426) Quanto all'impiego della flotta esistente della SNCM (condizione di cui al precedente punto ii), il consulente della Commissione ha confermato che la SNCM aveva mantenuto la sua flotta a 10 navi, ovvero un'unità al di sotto del limite di 11 navi posto dalla decisione del 2003, a seguito della sostituzione della nave Aliso con la Asco nel 2004 ([196]) e della cessione della Asco il 24 maggio 2005.

(427) Per quanto riguarda la sostituzione della nave Aliso con la Asco, la Commissione osserva innanzitutto che le navi Asco e Aliso sono due «sistership» ovvero due navi gemelle, costruite sulla base degli stessi progetti dallo stesso cantiere navale. Esse hanno esattamente le stesse dimensioni, la stessa forma e la stessa capacità. La Commissione reputa che la permuta delle due navi non sia finalizzata all'aumento della capacità della SNCM. Peraltro, la Commissione ricorda che la possibilità di modificare la composizione della flotta autorizzata della SNCM è ammessa solo per ragioni indipendenti dalla volontà della SNCM. Nella fattispecie, la Commissione è del parere che i problemi incontrati dalla SNCM per cedere la nave Asco fossero indipendenti dalla volontà della compagnia. La Commissione ritiene altresì che se la SNCM abbia trovato un acquirente per la nave Aliso al posto della Asco, la vendita della Aliso sia stata, negli effetti sulla capacità della SNCM, equivalente a quella della Asco e che gli impegni assunti dalle autorità francesi di conformarsi al piano di ristrutturazione siano stati soddisfatti per quanto concerne la vendita delle quattro navi della flotta operativa della SNCM.

(428) Peraltro, il consulente ha constatato, sulla base dei documenti contabili, che tutte le cessioni di attivi imposte dalla decisione del 2003 (condizione di cui al precedente punto iii) sono state effettuate. I proventi netti da cessione ammontano a 5,02 milioni di EUR ([197]). La Commissione evidenzia che, oltre alle cessioni previste dal piano di ristrutturazione del 2002 o imposte dalla decisione del 2003, la SNCM ha proceduto a cessioni di attivi ([198]), di cui il consulente della Commissione ha appurato la realizzazione, per proventi netti da cessione pari a 12,6 milioni di EUR.

(429) Quanto alla condizione dell'assenza di price leadership ([199]), il consulente della Commissione ha accertato da un lato l'esistenza in seno alla SNCM di una procedura intesa a verificare l'osservanza di detta condizione. Dall'altro, ha esaminato l'applicazione di questa condizione da parte della SNCM sulle varie linee per il periodo dal 16 marzo 2005 al 31 dicembre 2006 ([200]). Sulla base di questa verifica, il consulente della Commissione conclude che, nel […] % dei casi, i biglietti emessi dalla SNCM hanno rispettato la condizione di cui al precedente punto iv). La Commissione osserva che, sulla base delle informazioni fornite dalle autorità francesi, la SNCM continua ad applicare alla data odierna le condizioni di cui ai punti iv) e cfr. quando la decisione del 2003 poneva termine alle stesse al 31 dicembre 2006.

(430) In merito alla condizione cfr., il consulente ha rilevato che la SNCM aveva rispettato il numero di traversate per gli esercizi 2005 e 2006. Per contro, avrebbe superato il numero massimo di posti offerti previsti dalle norme sulle traversate da Marsiglia nel 2005 e nel 2006 nonché, in maniera molto contenuta, quello di metri lineari offerti contemplati dalle norme per le traversate da Tolone nel 2005 e nel 2006 e Marsiglia nel 2006.

(431) Su quest'ultimo punto, la Commissione osserva tuttavia che, per i posti, la nozione di esclusività delle cabine per una sola famiglia rende delicata la stima precisa del superamento. Quest'unica circostanza, quindi, non può consentire di considerare che la SNCM non sia riuscita a soddisfare le condizioni che le sono state imposte dalla decisione del 2003.

(432) In considerazione di quanto precede, la Commissione conclude che la SNCM ha attuato le misure compensative imposte dalla decisione del 2003.

10.5.3. *Conclusioni*

(433) La Commissione osserva che le misure compensative della decisione del 2003 sono state rispettate nella quasi totalità. Considerata l'importante riduzione dell'importo degli aiuti approvato ai sensi degli orientamenti del 1999, rispetto a quello approvato nel 2003, che aveva indotto la Commissione a imporre dette condizioni, la Commissione non reputa necessario imporre condizioni e obblighi aggiuntivi perché la concorrenza non sia falsata in una misura contraria all'interesse comune.

(434) Alla luce di quanto precede e considerato l'importo esatto dei proventi netti delle cessioni determinato al momento della decisione del 2005, la Commissione considera che l'aiuto di Stato sotto forma di apporto di capitale di 15,81 milioni di EUR ([201]) è compatibile ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.

11. **CONCLUSIONI**

(435) In conclusione, la Commissione considera che le misure di cui alla presente decisione non costituiscano aiuti ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, oppure che siano aiuti compatibili con il mercato comune.

(436) La Commissione invita la Francia:

— a precisare alla Commissione quanto prima e comunque entro 15 giorni lavorativi a partire dalla data di ricevimento della presente decisione, gli elementi che considera debbano essere coperti dall'obbligo del segreto professionale in virtù dell'articolo 25 del regolamento (CE) n. 659/1999,

— a informare il beneficiario dell'aiuto della presente decisione quanto prima occultando, se del caso, taluni elementi che, a suo parere, rientrano nell'ambito del segreto professionale e la cui comunicazione al beneficiario dell'aiuto possa nuocere a talune parti interessate e a indicargli nella versione trasmessa, se del caso, gli altri elementi che ha giudicato rientranti nell'ambito del segreto professionale e che non ha occultato.

(437) La Commissione ricorda alla Francia che in virtù degli orientamenti, salvo circostanze eccezionali, imprevedibili e non imputabili all'impresa, di regola non potrà essere previsto un secondo aiuto alla ristrutturazione nei dieci anni successivi alla fine del periodo di ristrutturazione, ovvero nella fattispecie il 31 dicembre 2006,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La compensazione versata dallo Stato francese alla SNCM per un importo pari a 53,48 milioni di EUR, a titolo di oneri di servizio pubblico per il periodo 1991-2001, costituisce un aiuto di Stato illegittimo ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, ma compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, di detto trattato.

Il prezzo di vendita negativo della SNCM pari a 158 milioni di EUR, il fatto che la CGMF si sia fatta carico di interventi sociali nei confronti dei dipendenti per un importo di 38,5 milioni di EUR e la ricapitalizzazione congiunta e concomitante della SNCM da parte della CGMF per un importo pari a 8,75 milioni di EUR non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

L'aiuto alla ristrutturazione per un importo pari a 15,81 milioni di EUR che la Francia ha attuato a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) costituisce un aiuto di Stato illegittimo ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, ma compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, di detto trattato.

Articolo 2

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, l'8 luglio 2008.

Per la Commissione

Antonio TAJANI

Vicepresidente

(1) GU C 308 dell'11.12.2002, pag. 29.

(2) Questo piano di ristrutturazione faceva seguito alla notifica del 20 dicembre 2001 da parte delle autorità francesi di un anticipo di tesoreria accordato dalla Compagnie Générale Maritime et Financière alla SNCM per un importo di 22,5 milioni di EUR a titolo di aiuto al salvataggio. Con decisione del 17 luglio 2002 (GU C 148 del 25.6.2003, pag. 7), in prosieguo la decisione del 2002, la Commissione ha autorizzato l'aiuto al salvataggio a favore della SNCM nel quadro del procedimento d'indagine preliminare degli aiuti di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE. Il 19 novembre 2002 le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione copia delle convenzioni di anticipo di tesoreria fra la SNCM e la CGMF nonché le prove di rimborso dell'anticipo della CGMF alla SNCM con due bonifici datati 13 maggio e 14 giugno 2002.

(3) Registrato con il TREN A/61846.

(4) La CGMF è una holding finanziaria detenuta al 100 % dallo Stato francese che funge da intermediario a quest'ultimo per qualunque operazione di trasporto marittimo, armamento e locazione di navi nel Mediterraneo.

(5) GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1. Poiché l'11 settembre 2002 le autorità francesi hanno chiesto la correzione di alcuni errori di fatto nella decisione del 19 agosto 2002, la Commissione ha adottato una decisione il 27 novembre 2002 che modifica la decisione del 19 agosto 2002 (pubblicata nella GU C 308 dell'11.12.2002, pag. 29). Le parti interessate sono state invitate a presentare le loro osservazioni sul progetto di aiuto a decorrere da tale data.

(6) L'11 settembre 2002 le autorità francesi hanno chiesto un termine supplementare per esprimere i loro commenti sulla decisione del 19 agosto 2002, termine che i servizi della Commissione hanno accordato il 17 settembre 2002.

(7) Protocollate con il n. SG(2002) A/10050.

(8) Protocollate il 15 gennaio 2003 con il. DG TREN A/10962.

(9) Protocollati con il n. SG(2003) A/1691.

(10) Protocollati con il n. TREN A/21531.

(11) Protocollata con il. n. SG(2003) A/1546.

(12) GU C 288 del 9.10.1999, pag. 2.

(13) Protocollata con il n. TREN A/21701.

(14) GU L 61 del 27.2.2004, pag. 13. Con decisione dell'8 settembre 2004 (in prosieguo «la decisione del 2004»), la Commissione ha apportato una modifica marginale alla decisione del 2003, consentendo alla SNCM di effettuare, se del caso, una permuta fra le navi Aliso e Asco mediante una modifica all'articolo 2 della decisione del 2003.

(15) GU L 19 del 21.1.2005, pag. 70.

(16) Protocollate con il n. TREN A/27546.

(17) Protocollati con il n. TREN A/30842.

(18) Informazioni complementari sono state trasmesse con lettere del 30 novembre 2005 (SG(2005) A/10782), 14 dicembre 2005 (SG(2005)A/11122), 30 dicembre 2005 (TRENA/10016).

(19) Protocollati con il n. TREN A/16904.

(20) Protocollati con il n. TREN A/19105.

(21) Sentenza della Corte 24 luglio 2003, Altmark Trans GmbH contro Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, (causa 280/00, Racc. pag. 7747).

(22) Veolia Transport è una controllata al 100 % di Veolia Environnement. Sotto il nome di Connex gestisce servizi di trasporto viaggiatori per conto di enti pubblici (trasporti collettivi urbani, trasporti collettivi interurbani e regionali) e amministra a questo titolo reti stradali e ferroviarie nonché, in misura minore, servizi di trasporto marittimo.

(23) GU C 103 del 29.4.2006, pag. 28.

([24]) GU C 24 del 29.1.2004, pag. 1.

([25]) GU C 148 del 24.6.2006, pag. 42.

([26]) Protocollati con il n. TREN A/25295.

([27]) Protocollate con il n. TREN A/24111.

([28]) GU C 303 del 13.12.2006, pag. 53.

([29]) Protocollate con il n. TREN A/37907.

([30]) Dal gruppo Stef-TFE il 28 dicembre 2007 (A/20313) e da Corsica Ferries il 27 dicembre 2006 (A/20056).

([31]) Lettere del 4 gennaio 2007 (D 2007 300067) indirizzate al gruppo Stef-TFE e (D 2007 300068) al gruppo Corsica Ferries.

([32]) L'11 gennaio, il 16 gennaio e il 9 febbraio 2007 protocollate rispettivamente con i nn. TREN/A/21142, A/21669 e A/23798.

([33]) Il 13 febbraio 2007, protocollate con il n. TREN/A/24473 e TREN/A/23981.

([34]) Protocollate dai servizi della Commissione con il n. TREN/A/30979. Le autorità francesi hanno chiesto e ottenuto due termini supplementari di un mese per formulare i loro commenti con lettere del 15 marzo 2007 e del 19 aprile 2007 protocollate con il n. TREN/A//27002 e A/29928.

([35]) Queste informazioni sono state comunicate dalla CFF il 15.3.2007 (TREN/A/27058), il 27.9.2007 (TREN/A/43510 dell'1.10.2007), il 30.11.2007 (TREN/A/49918 del 6.12.2007), il 20.12.2007 (TREN/A/51600 del 26.12.2007), il 14 marzo 2008 (TREN/A/87084), dalla Stim il 20.12.2007 (TREN/A/51391) e dalla SNCM il 28.2.2008 (TREN/A/85681). Anche la Francia ha trasmesso informazioni il 21.12.2007 (TREN/A/51441), il 7.1.2008 (TREN/A/86344) e l'8.2.2008 (TREN/A/83661). Altri documenti sono stati consegnati dalle autorità francesi in occasione di una riunione di lavoro il 29 febbraio 2008.

([36]) La SNCM detiene una partecipazione non maggioritaria diretta per il 45 % nella CMN e una partecipazione non maggioritaria indiretta attraverso la Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) pari al 24,1 %. Il controllo effettivo è stato affidato dal 1992 al gruppo Stef-TFE attraverso la sua partecipazione con una quota del 49 % nella Compagnie Méridionale de Participations (CMP). La SNCM e la CMN erano partner nell'ambito della DSP per il periodo 2001-2006 e hanno acquisito congiuntamente il nuovo contratto di delega di servizio pubblico per il periodo 2007-2012/2013.

([37]) La CGTH è una holding, detenuta al 100 % dalla SNCM.

([38]) Aliso Voyage costituisce il canale di distribuzione in proprio della SNCM. Costituita da 17 agenzie distribuite in tutta la Francia, questa società gestisce le vendite di biglietteria marittima di cui il 49,9 % di biglietteria SNCM.

([39]) All'epoca dell'adozione della decisione del 2003, la SNCM deteneva, alla pari con il gruppo di trasporto Delmas, una partecipazione nella compagnia marittima francese di trasporto merci Sudcargos, specializzata nei collegamenti con il Marocco. Questa partecipazione è stata successivamente ceduta alla fine del 2005 per un importo di […] milioni di EUR (informazione coperta da segreto professionale) come risulta dal piano di investimento del 2005 trasmesso dalle autorità francesi il 28 marzo 2006.

([40]) La SNCM detiene il 100 % di questa società che assicura l'approvvigionamento delle navi della SNCM.

([41]) Società in nome collettivo detenuta al 100 % dalla SNCM, Ferrytour svolge l'attività di organizzatore viaggi. Offre viaggi per via marittima verso la Corsica, la Sardegna e la Tunisia, ma anche voli con molte destinazioni. In via accessoria, propone anche mini-crociere e prestazioni per il turismo d'affari.

([42]) Filiale creata nel 1996 e detenuta al 100 % dalla SNCM, la società Comptoirs du Sud gestisce l'insieme dei negozi a bordo delle navi.

([43]) Cfr. nota 12.

([44]) La nave Napoléon Bonaparte (capacità 2 150 passeggeri e 708 autovetture, potenza 43 MW, velocità 23,8 nodi), grande nave traghetto per autoveicoli di lusso; la nuova nave Danielle Casanova, consegnata nel maggio 2002 (capacità 2 204 passeggeri e 700 autovetture, potenza 37,8 MW, velocità 23,8 nodi), anch'essa grande nave traghetto per autoveicoli di lusso; la nave Île de Beauté (capacità 1 554 passeggeri e 520 autoveicoli, potenza 37,8 MW, velocità 21,5 nodi), messa in servizio nel 1979 e revisionata nel 1989/1990; la nave Méditerranée (capacità 2 254 passeggeri e 800 autoveicoli, potenza 35,8 MW, velocità 24 nodi) e la nave Corse (capacità 2 150 passeggeri e 600 autoveicoli, potenza 27,56 MW, velocità 23,5 nodi).

([45]) La nave Paglia Orba, (capacità 500 passeggeri, 2 000 metri lineari di trasporto merci e 120 autoveicoli, potenza di 19,7 MW, velocità 19 nodi); la nave Monte d'Oro (capacità 508 passeggeri, 1 615 metri di trasporto merci e 130 autoveicoli, potenza di 14,8 MW, velocità di 19,5 nodi); la nave Monte Cinto (capacità di 111 passeggeri, 1 200 metri di trasporto merci, potenza 8,8 MW, velocità 18 nodi); dal maggio 2003, la nave Pascal Paoli (capacità 594 passeggeri, 2 300 metri di trasporto merci e 130 autoveicoli, potenza 37,8 MW, velocità 23 nodi).

([46]) La NAV Liamone (capacità 1 116 passeggeri e 250 autoveicoli, potenza 65 MW, velocità 42 nodi) che effettua traversate anche verso Tolone.

([47]) Tutte, ad eccezione delle navi Danielle Casanova, Pascal Paoli, Liamone che sono in leasing.

([48]) Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7).

([49]) GU S 2001/10 – 007-005.

([50]) Autorità concedente in materia di obblighi di servizio pubblico dal 1991 in virtù della suddetta legge francese n. 91-428 del 13 maggio 1991.

([51]) GU 2006/S 100-107350.

([52]) Aiuto di Stato N 781/01 autorizzato con decisione della Commissione del 2 luglio 2002 (GU C 186 del 6.8.2002, pag. 3).

([53]) Aiuto di Stato N 13/07 autorizzato con decisione della Commissione del 24 aprile 2007, pubblicato sul sito Internet della Commissione: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports_2007.htm

(*) (Informazione coperta da segreto professionale).

([54]) Il conducente accompagna l'autotreno nel corso della traversata. In taluni casi, un conducente carica il veicolo alla partenza e un altro lo scarica all'arrivo. Questo è contabilizzato come traffico accompagnato, a differenza del traffico ro/ro per il quale il rimorchio viaggia senza motrice.

([55]) GU C 148 del 25.6.2003, pag. 7.

([56]) Questo importo era ripartito nel dettaglio come segue: 20,4 milioni di EUR per il piano di ristrutturazione propriamente detto, 1,8 milioni di EUR per spese smantellamento delle navi in vendita, 14,8 milioni di EUR per la svalutazione della Liamone e 9 milioni di EUR quale costo di reindirizzamento dell'attività verso il Magreb.

([57]) Questo piano è stato adottato il 17 dicembre 2001 dal consiglio di amministrazione della SNCM.

([58]) Il piano di ristrutturazione prevedeva una diminuzione del numero di traversate da 4 138 (3 835 per la SNCM e 303 per la sua controllata Corsica Marittima) a 3 410 nel 2003 con le seguenti modifiche dei servizi:
— la modifica dei servizi tra Marsiglia e la Corsica conformemente al capitolato del contratto di servizio pubblico 2001-2006,
— la soppressione di quasi tutti i collegamenti fra Tolone e la Corsica,
— la riduzione dei collegamenti tra Nizza e la Corsica,
— la chiusura della linea Livorno-Bastia con materiale dedicato, chiusa effettivamente nel 2003,
— il rafforzamento dei servizi verso l'Algeria e la Tunisia con le navi Méditerranée, Île de Beauté e Corse nonché la sospensione del servizio Genova-Tunisi.

([59]) Le riduzioni del personale dovevano essere attuate grazie a dimissioni spontanee o anticipate sulla base di criteri di età (cessazione anticipata di attività), di congedi per mobilità e di mancata sostituzione dei contratti a durata determinata. Nondimeno, esse dovevano rappresentare un costo stimato di 20,4 milioni di EUR per la SNCM.

([60]) Quali il traffico, le previsioni di crescita del prodotto interno lordo (1,5 %), il tasso sui prestiti (5,5 %), il tasso di rendimento dei prodotti finanziari (4,5 %) e il tasso sui debiti a breve termine (5 %).

([61]) Le autorità francesi hanno menzionato due metodi alternativi che hanno scartato in quanto troppo onerosi.
Il *primo metodo di valutazione* consisteva nel sommare i costi dell'insieme delle misure di ristrutturazione e permetteva di giungere a un fabbisogno finanziario di 90,9 milioni di EUR, considerando:
— le perdite cumulate dal 1991 al 2001, ovvero 41,7 milioni di EUR (ossia 29 milioni di EUR, cifra confermata dalla decisione 2002/149/CE del 30 ottobre 2001 (GU L 50 del 21.2.2002, pag. 66), 6,1 milioni di EUR ascritti al 2000 e 6,6 milioni di EUR, al lordo delle spese di ristrutturazione, ascritti al 2001),
— il calo della risorsa costituito dagli ammortamenti anticipati fra queste due stesse date, ossia 24 milioni di EUR (la voce diminuisce da 86 a 62 milioni di EUR nel periodo, il che traduce il prolungamento da dodici a venti anni del periodo di ammortamento, il minor ricorso a questa risorsa e il ricorso al leasing per le ultime due unità consegnate),
— il plusvalore da cessione generato da questa ristrutturazione, ovvero 21 milioni di EUR, che va a ridurre il fabbisogno finanziario,
— l'effetto cumulato degli oneri da ristrutturazione che ammonta a 46,2 milioni di EUR (cfr. nota 56).
Il *secondo metodo di valutazione* consisteva nel determinare quale sarebbe l'ammontare di capitali propri richiesto dagli istituti bancari per l'insieme della flotta, sapendo che questi ultimi richiedono in genere per finanziare l'acquisto di una nave fondi propri per il 20-25 % del valore della nave. Il calcolo effettuato dalle autorità francesi, sulla base di un costo di acquisizione storica della flotta di 843 milioni di EUR, portava il fabbisogno di fondi propri a un valore compreso fra i 157 e i 196 milioni di EUR. Una volta dedotti i capitali propri esistenti alla fine del 2001, questo approccio portava il fabbisogno di ricapitalizzazione a un valore compreso fra i 101 e i 140 milioni di EUR.

([62]) Cfr. *ultra*.

([63]) Nel piano di ristrutturazione del 2002, la SNCM prevedeva di disarmare e vendere quattro delle sue navi: Napoléon, Liberté, Monte Rotondo e la NAV Asco; quest'ultima è stata sostituita di fatto dalla nave gemella Aliso. Le navi sono ora tutte vendute. I proventi netti da cessione constatati ammontano a 25 165 000 EUR.
Ai sensi della decisione del 2003, la SNCM ha ceduto le partecipazioni in SCI Espace Shuman, Southern Trader, Someca, Amadeus e CCM per proventi netti da cessione di 5,02 milioni di EUR.
Dopo la decisione del 2003, la SNCM ha venduto la partecipazione in Sudcargos, la nave Asco e alcuni appartamenti del parco immobiliare della SNCM per un importo di 12,2 milioni di EUR.

([64]) La procedura di selezione dei partner privati si è svolta dal 26 gennaio 2005 fino a fine settembre 2005.
Il 26 gennaio e il 17 febbraio 2005 il governo francese ha annunciato che avrebbe avviato la ricerca di un partner privato di capitale per la SNCM, al fine di rafforzarne la struttura finanziaria e di accompagnarla nelle evoluzioni necessarie al suo sviluppo.
Dopo aver nominato un soggetto indipendente che sovrintendesse al processo di ricerca, l'Agence des Participations de l'Etat (APE) ha incaricato un consulente bancario (HSBC) di contattare alcuni potenziali acquirenti.
In questo contesto, settantadue investitori industriali e finanziari sono stati contattati, con l'obiettivo di definire le condizioni finanziarie di un'offerta volta a sostenere il progetto industriale delle compagnia e a preservare l'impiego e la adeguata esecuzione del servizio pubblico. […] di questi hanno espresso interesse, sono stati firmati […] […] accordi di riservatezza e sono state inviate […] […] note informative. […] […] imprese hanno presentato offerte nella prima tornata il 5 aprile 2005, mentre nella seconda tornata il 17 giugno 2005 sono pervenute tre offerte ([…] […], […] e […]) nonché una manifestazione di interesse per una partecipazione minoritaria ([…]). Per la terza tornata, il 28 luglio 2005 sono pervenute tre offerte.
Il 14 settembre 2005 ogni impresa è stata invitata a sottoporre la propria offerta stabile e definitiva prima del 15 settembre 2005. A tale data, poiché la società […] aveva desistito, i servizi dello Stato hanno ricevuto due offerte stabili di apporto di capitale e subentro per il totale del capitale presentate dai gruppi francesi Butler Capital Partners (BCP) e […].
Il 27 settembre 2005 la Francia ha pubblicato un comunicato stampa segnalando che, sulla base di un esame approfondito delle due offerte, era stata selezionata l'offerta presentata dal gruppo BCP poiché, oltre ad essere la più accettabile dal punto di vista finanziario, era quella in grado di corrispondere nel modo migliore agli interessi della compagnia, del servizio pubblico e dell'occupazione. L'offerta iniziale della BCP proponeva un prezzo negativo di […] milioni di EUR e costituiva la stima più contenuta di prezzo negativo.
Questa offerta iniziale dei potenziali acquirenti prevedeva esplicitamente la possibilità di essere corretta al termine delle revisioni contabili effettuate. Le autorità francesi hanno indicato che il prezzo iniziale è stato rivisto al rialzo a seguito delle revisioni contabili consegnate il 16 dicembre 2005 per effetto di elementi obiettivi che influivano sul contesto regolamentare ed economico in cui opera la SNCM sopraggiunta successivamente alla presentazione dell'offerta il 15 settembre 2005. Il prezzo negativo è quindi stato rivisto a […] milioni di EUR.
Le trattative condotte fra le autorità francesi e i futuri acquirenti hanno permesso di ricondurre questa cifra a 142,5 milioni di EUR, cui andava sommato l'assunzione di una parte delle spese relative alle casse mutue dei pensionati della SNCM (per 15,5 milioni di EUR).

([65]) Il procedimento interno alla SNCM relativo all'attuazione delle operazioni di ricapitalizzazione e di privatizzazione ha preso inizio formalmente il 12 aprile 2006 per concludersi il 31 maggio 2006. Occorre sottolineare che al 27 novembre 2007 la realizzazione della partecipazione dei dipendenti al capitale non è stata attuata.

([66]) Questo meccanismo è previsto all'articolo II.2 del protocollo di cessione del 16 maggio 2006 che sancisce che questo conto è destinato «al finanziamento della frazione di costo delle eventuali dimissioni volontarie o rescissioni del contratto di lavoro […] che andrebbe a integrare le somme di qualsivoglia natura dovute dal datore di lavoro in applicazione delle disposizioni di legge e convenzionali». Il sequestratario ha «il compito di erogare i fondi via via che i dipendenti interessati, non essendo oggetto di una riqualificazione interna al gruppo SNCM, lasceranno di fatto la società e di liberare il saldo dell'importo sequestrato alla conclusione del suo mandato di sequestro»). […].

([67]) I quattro criteri Altmark sono i seguenti:
i) l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
ii) i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti;
iii) la compensazione non potrà eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;
iv) quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della compensazione necessaria deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico pertinenti, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

([68]) A questo proposito, le autorità francesi ricordano anche che le compensazioni sono state calcolate sulla base precisa di obblighi (numero di traversate, posti offerti, mezzo di sostituzione, tariffazione massima, ecc.) e, dunque, di parametri che figurano nelle convenzioni quinquennali di servizio pubblico stipulate nel 1991 e nel 1996 tra la SNCM e l'ente pubblico competente e che tali convenzioni prevedevano anche un adeguamento della compensazione in funzione delle entrate percepite.

([69]) In particolare, le autorità francesi hanno fornito, nella lettera dell'8 ottobre 2002 (TREN/A/10050), elementi atti a dimostrare che la struttura dei costi di esercizio della SNCM per il periodo 1991-2001 era paragonabile a quella di imprese simili di trasporto marittimo di passeggeri, quali Brittany Ferries, Seafrance e CMN. Quanto a quest'ultima, le autorità francesi avrebbero giudicato l'efficienza della SNCM confrontando l'attività di navi mercantili miste. Queste due compagnie operavano infatti in un contesto analogo, con navi pressoché equivalenti (3 navi mercantili miste per la CMN e 4 per la SNCM) e verso destinazioni equivalenti. I dati rilevati nel periodo 1991-2001 avrebbero permesso di verificare che i coefficienti di produttività (rapporti fra costo del lavoro da un lato, e il fatturato, le traversate e le navi, dall'altro) per l'attività di navi mercantili miste che erano differenti nel 1993, erano significativamente simili nel periodo in esame. Questi dati mostrerebbero, quindi, che nel corso di tale periodo, i coefficienti di produttività della SNCM si sarebbero avvicinati a quelli di un'impresa media del settore.

([70]) GU L 50 del 21.2.2002, pag. 66. Infatti, le autorità francesi ricordano che, a seguito della relazione del consulente nominato dalla Commissione sui dati contabili e di gestione presentati dalle autorità francesi, quest'ultima ha concluso nel considerando 98 della decisione del 30 ottobre 2001 «che le sovvenzioni relative al servizio pubblico non sono servite per compensare i costi delle attività concorrenziale della SNCM. La separazione dei conti relativi alla prestazione del servizio pubblico e la certificazione contabile effettuata dagli organi di controllo regionali e nazionali consentono parimenti di garantire che i conti annuali che registrano l'impiego della sovvenzione detta di continuità territoriale danno un'immagine fedele del costo della prestazione del servizio pubblico».

([71]) Le autorità francesi avevano difeso nel 2002 il carattere strategico della partecipazione della SNCM in Sudcargos. L'evoluzione del traffico merci (sviluppo del container a danno del traffico ro-ro), il riacquisto di Delmas, altro azionista di Sudcargos, da parte della CMA CGM e le difficoltà economiche di Sudcargos sono altrettanti fattori che spiegano come questa partecipazione non sia stata più considerata strategica e abbia potuto essere ceduta nel 2005 dalla SNCM.

([72]) Sentenza della Corte 28 gennaio 2003, Repubblica federale di Germania contro Commissione delle Comunità europee (causa 334/99, Racc. pag. I-1139).

([73]) Decisione della Commissione del 7 dicembre 2005 relativa all'aiuto di Stato cui il Belgio ha dato esecuzione a favore della ABX Logistics n. C 53/2003 (ex NN 62/03) (GU L 383 del 28.12.2006, pag. 21).

([74]) Decisione della Commissione dell'8 luglio 1999 relativa agli aiuti di Stato concessi dalla Germania alla Gröditzer Stahlwerke GmbH ed alla sua controllata Walzwrk Burg GmbH, (GU L 292 del 13.11.1999).

([75]) Questa relazione è stata trasmessa alla Commissione nel marzo 2006 ed è stata redatta dalla CGMF con il contributo di Ernst & Young, il revisore contabile legale della SNCM (in prosieguo «relazione CGMF»).

([76]) La relazione stilata il 29 marzo 2006 da Oddo Corporate Finance e dallo studio Paul Hastings (relazione Oddo) è stata trasmessa il 7 aprile 2006 alla Commissione. Essa consiste in una revisione critica, richiesta dall'Agence des Participations de l'Etat (APE), delle relazioni CGMF e in un approccio dei costi di liquidazione ritenuti accettabili sul piano comunitario.

([77]) In considerazione delle immobilizzazioni materiali ([…] milioni di EUR) e finanziarie ([…] milioni di EUR), dei crediti clienti ([…] milioni di EUR), di altri crediti ([…] milioni di EUR) e di un disavanzo di tesoreria di […] milioni di EUR. La Francia ha precisato che una stima più realistica, che tiene conto di ulteriori elementi finanziari, porterebbe questo valore a […] milioni di EUR.

([78]) Sentenza della Corte 14 settembre 1994, Regno di Spagna contro Commissione delle Comunità europee (cause 278/92, 279/92 e 280/92, Racc. pag. I-4103).

([79]) Sentenza n. 98-15129 della Corte di Cassazione del 6 febbraio 2001. Questa causa riguarda un ente pubblico, il BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) condannato a pagare l'integralità del disavanzo dell'attivo della sua controllata, la società Mines de Salsignes, poiché il dirigente di fatto, il BRGM, nonostante la sua conoscenza delle condizioni di degrado dell'attività e degli allarmi dati, aveva tenuto un comportamento colpevole lasciando continuare l'attività.

([80]) Causa Aspocomp Group Oyj; sentenza della Corte d'appello di Rouen del 22 marzo 2005.

([81]) A titolo di raffronto, il tasso di rendimento di una OAT (obbligazione assimilabile del Tesoro, titolo emesso dallo Stato francese) con scadenza a 30, 10, 5 e 2 anni è rispettivamente del 3,95 %, 3,82 %, 3,75 % e 3,72 % al 31 ottobre 2006.

([82]) Decisione della Commissione del 17 luglio 2002, Société Française de Production, C(2002) 2593 definitivo (GU C 71 del 25.3.2003, pag. 3).

([83]) Infatti, secondo uno studio di mercato indipendente trasmesso dalla Francia a questo riguardo, la CFF detiene attualmente pressoché il […] % del mercato passeggeri, mentre la SNCM è passata dall'82 % delle quote di mercato del 2000 al […] % nel 2005 e ha registrato una crescita nel mercato del trasporto merci in cui la SNCM è ancora il principale trasportatore grazie alla fortissima partecipazione nella CMN.

([84]) La CFF ricorda che il contratto di delega di servizio pubblico assicura alla compagnia una sovvenzione pubblica dell'ordine di 64,3 milioni di EUR in media l'anno, ovvero un totale di 321,5 milioni di EUR in 5 anni. A suo parere, l'articolo 5 del contratto di DSP garantisce alla SNCM un flusso di cassa di 72,8 milioni di EUR. Peraltro, Corsica Ferries sottolinea che dei 40,6 milioni di EUR di perdite registrate nel 2001 dalla SNCM, 15 milioni derivano da una svalutazione di nave applicata alla NAV Liamone.

([85]) La decisione dell'avvio di procedimento indicava che il piano di ristrutturazione prevedeva, fra l'altro, «la chiusura della linea Bastia-Livorno con materiale dedicato».

([86]) Le critiche espresse dalla CFF vertono sui seguenti punti: non c'è una reale diminuzione di personale, le partecipazioni della SNCM non sono mobilitate a sostegno della ristrutturazione, non sono considerati plusvalori sulle navi.

([87]) La somma di 76 milioni di EUR corrisponderebbe secondo la CFF ai 500 milioni di FRF che la compagnia dovrebbe perdere sulla dotazione di continuità territoriale nel nuovo periodo 2002-2006.

([88]) Rispetto ai coefficienti che essa stessa ha rilevato su un rosa di dieci compagnie marittime. Questi coefficienti variano dal 23,69 % (per Moby Lines) al 55,09 % (per Grimaldi), passando per il 49,7 % della CMN.

([89]) La CFF cita la partecipazione al 50 % nella compagnia marittima Sudcargos, la partecipazione al 13 % in Amadeus, impresa specializzata nei sistemi di prenotazione nel trasporto aereo, la partecipazione nella CMN e il patrimonio immobiliare della CGTH.

([90]) Azionista di riferimento della CMN.

([91]) Si ricorda che l'OTC è l'autorità che concede, congiuntamente con l'ente territoriale della Corsica, il contratto di delega di servizio pubblico.

([92]) Sulla DSP riguardante i collegamenti Marsiglia-Corsica, la maggior parte delle osservazioni della CFF verte sul procedimento di attribuzione della nuova DSP per il periodo 2007-2012/2013 e sui contenziosi promossi dalla CFF dinanzi ai tribunali nazionali, in seguito respinti dalle giurisdizioni nazionali.

([93]) A questo proposito, la CFF ricorda che, nel secondo semestre del 2005, era stata avviata dinanzi al Tribunale di commercio di Marsiglia una procedura d'allarme e che avrebbe potuto essere preventivata una liquidazione volontaria a partire dall'autunno del 2005 per perdite stimate nel 2005 a 30 milioni di EUR.

([94]) Infatti, secondo la CFF, la Corte di cassazione, nella causa della società Mines et Produits Chimiques de Salsignes, non evoca affatto la responsabilità diretta dello Stato azionista in caso di liquidazione di un'impresa di cui sarebbe azionista, ma piuttosto la possibilità di richiedere un'ingiunzione di pagamento dei debiti sociali contro un ente pubblico a carattere industriale e commerciale e l'impossibilità dei loro dirigenti di sottrarsi ai propri obblighi invocando l'intervento dei poteri pubblici.
Quanto all'applicabilità al caso di specie della giurisprudenza della Corte d'appello di Rouen nella causa Aspocomp, la CFF rileva che il caso oggetto di questa giurisprudenza, che verteva sulla condanna di una società madre a corrispondere ai dipendenti di una filiale indennità sociali per il «mancato rispetto di un accordo» convalidata dalla prima, è ben lungi dalle circostanze del fascicolo SNCM. Non esiste dunque un rischio certo di assistere a una condanna della CGMF o dello Stato a pagare indennità di licenziamento in caso di liquidazione giudiziaria. D'altronde, la CFF dubita della cifra stimata per gli altri costi sociali in ragione del fatto che sembrano divergere secondo i consulenti invitati a stabilirli.

([95]) A questo fine, la CFF stima che il valore reale delle navi quale indicato dalla SNCM al momento della presentazione della sua offerta nel quadro della DSP avrebbe dovuto essere preso in considerazione nella stima degli attivi della SNCM effettuata dalle relazioni Oddo e CGMF.

([96]) Secondo la CFF, la Francia insiste sul carattere essenziale dell'integrità del servizio di Nizza, sul mantenimento della flotta al livello attuale e sul presunto carattere strategico della partecipazione della SNCM nel gruppo CMN.

([97]) Il 1º gennaio 2007 con l'arrivo della nave Superfast X.

([98]) La CFF propone di limitare al livello del 2005 le capacità offerte su ciascun mercato concorrenziale (Nizza, Tunisia e Algeria), di vietare l'apertura di qualsiasi nuova linea e di riconfigurare in trasporto mercantile misto i servizi Marsiglia-Corsica per contenere i costi.

([99]) La SNCM avrebbe proceduto all'acquisizione di nuove navi in violazione dell'articolo 2 della decisione della Commissione del 2003. Peraltro, la SNCM non avrebbe ceduto la partecipazione nella CCM in violazione dell'articolo 3 della decisione della Commissione. Infine, la SNCM praticherebbe dal 2003 una politica tariffaria aggressiva con prezzi inferiori a quelli praticati dalla CFF in violazione dell'articolo 4 della summenzionata decisione (con biglietti fino al 30 % meno cari per servizi identici o comparabili).

([100]) In ragione, da un lato, della mancanza di conoscenza dei metodi contabili e d'imputazione analitica rispettivi delle due compagnie e, dall'altro, dell'assenza di partecipazione della CMN a tale studio.

([101]) Secondo la STIM, la SNCM avrebbe sottostimato volontariamente i suoi risultati finanziari. Secondo la revisione contabile di un consulente indipendente per conto dell'Office des Transports de Corse, il disavanzo cumulato della rete corsa della SNCM ammonterebbe a 125 milioni di FRF (circa 19 milioni di EUR) per gli anni 1996-2001, escludendo il risultato eccezionale del 2001.

([102]) Sentenza della Corte 8 maggio 2003, Italia e SIM 2 Multimedia contro Commissione delle Comunità europee (cause 328/99 e 399/00, Racc. pag. I-4035).

([103]) Fra i fatti addotti da questa relazione, si evince che […].

([104]) A sostegno di un resoconto della Corte dei conti, la relazione cita per esempio il fatto che […].

([105]) Fra i fatti addotti da questa relazione, si evince che […].

([106]) Lo Stato, per esempio, ha […].

([107]) La relazione individua fra l'altro i seguenti errori di gestione: […].

([108]) I mezzi nautici sono stati ridotti e il programma di cessione degli attivi si svolge secondo il progetto industriale. I servizi sono stati reindirizzati e il piano di azione sulla riduzione dei consumi intermedi produce i suoi primi effetti. Infine, è in progressiva attuazione la parte del progetto industriale relativa ai posti di lavoro.

([109]) Quanto al coefficiente pari a 0,497 dichiarato dalla Corsica Ferries per la CMN nel 2001, è inesatto poiché non tiene conto delle disponibilità nell'attivo del bilancio. Corretto per questa mancanza, il coefficiente della CMN è pari a 0,557. Secondo le autorità francesi, questo livello resta a ragion veduta insufficiente per la CMN e la difficile situazione di tesoreria cui è stata confrontata la CMN nel 2002 ne è la dimostrazione. La CMN ha dovuto infatti prendere in prestito fino a 8 milioni di EUR presso il gruppo Stef-TFE per finanziare un disavanzo di tesoreria non coperto dalle sue banche.

([110]) Nella sua lettera del 9 gennaio 2003, il consiglio regionale Provenza-Alpi-Costa azzurra citava infatti lo studio di mercato che era stato trasmesso alla Commissione nel quadro della notifica e di cui aveva evidentemente una copia, sottolineando la seguente constatazione: «L'offerta [sul servizio fra la Corsica e il continente francese] è sovradimensionata rispetto alla domanda. Il tasso di riempimento delle navi varia in media dal 20 % dell'inverno al 50 % dell'estate.»

([111]) In particolare, respinge la stima del valore dell'impresa pari a quasi 350 milioni di EUR formulata dalla STIM che prende in considerazione solo gli elementi del bilancio che migliorano la valutazione a partire dai fondi propri contabili (ammortamenti derogatori, plusvalori residui delle navi ecc.) senza tener conto degli elementi del passivo che andrebbero a ridurla. Questo metodo di calcolo di natura puramente contabile non corrisponderebbe alla realtà economica di un'impresa marittima, come la SNCM, dotata di attivi di valore che figurano in bilancio ma che hanno anche una redditività limitata e di importanti passivi fuori bilancio.

([112]) Cfr., per esempio, la sentenza della Corte 10 gennaio 2006, ministero dell'Economia e delle Finanze contro Cassa di Risparmio di Firenze (causa 222/04, Racc. pag. I-289, punto 129).

([113]) GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

([114]) GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1.

([115]) La Commissione non è obbligata a prendere posizione su tutti gli argomenti che gli interessati fanno valere dinanzi a essa, ma le è sufficiente esporre i fatti e le considerazioni giuridiche aventi un ruolo essenziale nell'adozione della decisione (sentenze del Tribunale 8 giugno 1995, Siemens contro Commissione delle Comunità europee, (causa 459/93, Racc. pag. II-1675, punto 31) e 13 giugno 2000, EPAC contro Commissione delle Comunità europee, (cause 204/97 e 270/97, Racc. pag. II-2267, punto 35).

([116]) Sentenza del Tribunale 12 febbraio 2008, BUPA e. a. contro Commissione delle Comunità europee (causa 289/03).

([117]) Cfr. a questo proposito la decisione della Commissione del 30 ottobre 2001 relativa agli aiuti pubblici corrisposti dalla Francia alla SNCM (GU L 50 del 21.2.2002, pag. 66).

([118]) Risultato al netto del plusvalore realizzato grazie alla cessione di navi.

([119]) Per questi due anni che corrispondono agli ultimi due anni di applicazione della convenzione del 1996, la relazione dei consulenti di allora non aveva potuto, in mancanza di dati disponibili all'epoca, calcolare il risultato di contabilità analitica per quanto concerne i collegamenti con la Corsica.

([120]) Conformemente alla sua prassi decisionale, la Commissione non tiene conto della modalità di compensazione adottata dallo Stato membro se può verificare l'assenza di sovvenzioni incrociate a favore di attività concorrenziali. Cfr. la decisione della Commissione, del 12 marzo 2002, relativa agli aiuti di Stato cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di Poste Italiane SpA (GU L 282 del 19.10.2002, pag. 29) e la decisione della Commissione, del 23 luglio 2003, relativa all'aumento di capitale di 297,5 milioni di EUR a favore di La Poste Belge/De Post (GU C 241 dell'8.10.2003, pag. 13).

([121]) Peraltro, occorre ricordare che la Commissione ha stabilito nel 1997 gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, precisando che le condizioni in cui gli aiuti di Stato concessi come contropartita di oneri di servizio pubblico saranno considerati compatibili con il mercato comune (GU C 205 del 5.7.1997, pag. 5).

([122]) Cfr. decisione 2002/149/CE della Commissione (GU L 50 del 21.2.2002, pag. 66).

([123]) Condizioni per il regolamento del contributo finanziario dello Stato, cfr. punto IV della convenzione quinquennale 1996-2001 tra la SNCM e l'OTC.

([124]) In particolare, come indicato nella nota 71 della presente decisione, la Commissione ha verificato l'esistenza di una separazione dei conti relativi alla prestazione di detti servizi per il periodo in esame.

([125]) L'importo corrisponde alla differenza fra l'importo notificato inizialmente (76 milioni di EUR) e quello corrisposto a titolo degli oneri di servizio pubblico (53,48 milioni di EUR).

([126]) Sentenza della Corte 28 gennaio 2003, Repubblica federale di Germania contro Commissione delle Comunità europee (334/99, Racc. pag. I-1139, punto 142).

([127]) Comunicazione della Commissione agli Stati membri - Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 5 della direttiva della Commissione 80/723/CEE alle imprese pubbliche dell'industria manifatturiera, GU C 307 del 13.11.1993, pag. 3, punto 11. Questa comunicazione riguarda il comparto manifatturiero, ma si applica per analogia allo stesso modo a tutti gli altri settori economici.

([128]) Cfr. in particolare la sentenza del Tribunale 6 marzo 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale contro Commissione delle Comunità europee (causa 233/99, Racc. pag. II-435).

([129]) Sentenza del Tribunale 21 gennaio 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH e Lech-Stahlwerke GmbH contro Commissione delle Comunità europee (cause 2/96 e 129/95, Racc. pag. II-17, punto 116).

([130]) Sentenza della Corte 14 settembre 1994, Spagna contro Commissione delle Comunità europee, (cause 278/92, 279/92 e 280/92, Racc. pag. I-4103).

([131]) Sentenza della Corte 28 gennaio 2003, Repubblica federale di Germania contro Commissione delle Comunità europee (causa 334/99, Racc. pag. I-1139).

([132]) Decisione 98/204/CE della Commissione, del 30 luglio 1997, recante approvazione condizionata degli aiuti accordati dalla Francia al gruppo GAN, (GU L 78 del 16.3.1998, pag. 1).

([133]) Cfr. a questo proposito la decisione 2006/947/CE del 7 dicembre 2005 relativa all'aiuto di Stato cui il Belgio ha dato esecuzione a favore della ABX Logistics (GU L 383 del 28.12.2006, pag. 21).

([134]) Cfr. in questo senso la sentenza della Corte 21 marzo 1991, Italia contro Commissione delle Comunità europee (Racc. 1991, pag. I-1433).

([135]) Cfr. per esempio la decisione 92/266/CEE della Commissione, del 27 novembre 1991, relativa alle attività di riconversione dei gruppi industriali pubblici francesi ad eccezione di quelli siderurgici, delle miniere di carbone e della Compagnie générale maritime conformemente agli articoli 92, 93 e 94 del trattato CEE, (GU L 138 del 21.5.1992, pag. 24). Si vedano anche i piani sociali cui si fa riferimento nel prosieguo del testo.

([136]) Occorre tuttavia osservare che la metà dell'organico interessato era composto da personale interinale o da subappaltatori in loco. È presumibile, quindi, che il costo per dipendente per i 5 000 posti di lavoro riguardanti il personale Airbus permanente fosse nettamente superiore.

([137]) A seguito di una procedura di gara d'appalto, la Commissione ha incaricato un consulente indipendente, Moore Stephens, Chartered Accountants, la cui relazione finale è stata consegnata il 25 gennaio 2008.

([138]) Si tratta delle 7 navi seguenti: Corse, Île de Beauté, Méditerranée, Napoléon Bonaparte, Paglia Orba, Monte d'Oro, Monte Cino.

([139]) Questa svalutazione, pari a […] milioni di EUR (ovvero in media a un valore compreso tra il […] e il […] % del valore commerciale lordo), è giustificata tra l'altro dalla specificità delle navi della SNCM che sono adattate ai collegamenti assicurati dall'impresa, dallo stato delle navi e dal contesto di un'immissione in commercio dell'insieme della flotta (soprattutto la debolezza della posizione del venditore). La valutazione della BRS si fonda in particolare sull'ipotesi di una vendita di navi completamente in ordine e aggiornate, in un buono stato di manutenzione e di funzionamento in condizioni commerciali normali.

([140]) Stimata pari a […] milioni di EUR.

([141]) Il rischio giudiziario è giustificato dalla probabilità che il curatore fallimentare sia costretto a procedere molto rapidamente alla cessione delle navi e da un effetto di saturazione del mercato in ragione della sua limitata capacità di assorbimento.

([142]) Si tratta di un obbligo istituito dall'articolo L.321-13 del codice del lavoro che prevede il versamento da parte del datore di lavoro di un'indennità in caso di licenziamento di un dipendente di età non inferiore a 50 anni.

([143]) Costo di rilancio del bacino di occupazione ([…] milioni di EUR), costo delle convenzioni di riqualificazione ([…] milioni di EUR), costo della cellula di accompagnamento e di aiuto alla riqualificazione detto «mobilità» ([…] milioni di EUR).

([144]) Costo di licenziamento del personale con contratto SNCM distaccato presso società affiliate e del personale delle controllate liquidate ([…] milioni di EUR) e costo dei contenziosi relativi al recesso dai contratti di lavoro e alle domande di riqualificazione del contratto di lavoro ([…] milioni di EUR).

([145]) Al 30 settembre 2005 la SNCM utilizza tre navi in leasing: la NAV Liamone (di proprietà della GIE Véronique Bail), la Danielle Casanova (GIE Joliette Bail) e la Pascal Paoli (GIE Castellane Bail).

([146]) Le ipotesi sottostanti a questa valutazione sono le seguenti:
— la SNCM pone fine ai suoi contratti di leasing al 30 settembre 2005, il che significa che le navi sono restituite ai loro rispettivi proprietari (GIE) e non viene corrisposto alcun canone,
— le opzioni di acquisto non si possono far valere,
— le navi sono cedute dalle banche creditrici dei GIE al 30 settembre 2005; i proventi netti della vendita delle navi sono destinati in via prioritaria al rimborso dei debiti bancari e fiscali.

([147]) In considerazione del ricorso intensivo da parte della SNCM ai CDD a ripetizione.

([148]) Nella decisione 2006/947/CE del 7 dicembre 2005 relativa all'aiuto di Stato cui il Belgio ha dato esecuzione a favore della ABX Logistics (GU L 383 del 28.12.2006, pag. 21), la Commissione sosteneva: «La Commissione riconosce che, in alcuni casi eccezionali, alcune legislazioni prevedono la possibilità per dei terzi di rivalersi sugli azionisti di una società liquidata, soprattutto se questi azionisti possono essere considerati dei […] e/o responsabili di errori di gestione. Nel caso in esame, tuttavia, sebbene tale possibilità esista nel diritto francese e le autorità belghe abbiano fornito un certo numero di indicazioni rispetto a questo rischio, non hanno sufficientemente dissipato i dubbi espressi al momento dell'estensione del procedimento in aprile 2005. La Commissione ne deduce che non è lecito, nel caso in questione, annoverare tra i costi di questo scenario i 58 milioni di EUR legati, secondo le autorità belghe, al rischio di […].»

([149]) Comunicazione della Commissione relativa all'aiuto che la Francia ha deciso di accordare alla Société Marseillaise de crédit (GU C 49 del 19.2.1997, pag. 2).

([150]) Ovvero il valore attualizzato netto del rischio di una condanna future, considerando che le persone accusate di essere responsabili del passivo si difenderebbero da una tale accusa.

([151]) Legge n. 85-98 del 25 gennaio 1985 sull'amministrazione controllata e la liquidazione giudiziaria delle imprese ai sensi del codice di commercio, articoli L620-1 e seguenti; legge n. 2005-845 del 26 luglio 2005 riguardante il ripristino di esercizio, l'amministrazione controllata e la liquidazione delle società, di cui agli articoli da 620-1 a 670-8 del codice di commercio.

([152]) Lo scenario di risoluzione di un piano di salvataggio non è applicabile al caso in esame in quanto la summenzionata legge del 2005 è entrata in vigore successivamente mentre, sulla base delle informazioni di cui dispone la Commissione, non vi sono elementi per concludere che un'eventuale amministrazione controllata della SNCM sarebbe fallita.

([153]) Ai sensi delle leggi in materia, le imprese pubbliche dotate di uno statuto di diritto privato rientrano nel campo di applicazione delle leggi sopraindicate che disciplinano la liquidazione giudiziaria. Inoltre, la legislazione permette l'impegno della responsabilità delle persone giuridiche di diritto pubblico in qualità di dirigenti nel quadro di un'azione di ripianamento del passivo.

([154]) La giurisprudenza francese esige che il dirigente di fatto abbia compiuto atti positivi di gestione o di direzione in maniera ricorrente.

([155]) Reazione delle autorità francesi a talune osservazioni trasmesse dalla SNCM (cfr. il considerando 172 della presente decisione).

([156]) È interessante notare che oltre ai crediti salariali tradizionali, esistono crediti salariali giudiziari che discendono da una decisione adottata dalle giurisdizioni del lavoro. Nella fattispecie, il dipendente investe la giurisdizione del lavoro per far giudicare la fondatezza della sua richiesta e quando questa richiesta è accolta, viene iscritta nello stato dei crediti della società.

([157]) Sentenza della Corte di cassazione 30 novembre 1993, n 91-20554, Boll. civ.IV, n. 440, pag. 319.

([158]) Questa valutazione è stata effettuata dalla Sorgem Evaluation Conseiller, società di consulenza in investimenti finanziari. L'autore della valutazione, Maurice Nussenbaum, è un consulente finanziario presso la Corte d'appello di Parigi ed è accreditato alla Corte di cassazione.

([159]) Reazione delle autorità francesi a talune osservazioni trasmesse dalla SNCM (cfr. il considerando 174 della presente decisione).

([160]) Reazione delle autorità francesi a talune osservazioni trasmesse dalla SNCM (cfr. i considerandi 175 e 176 della presente decisione).

([161]) Reazione delle autorità francesi a talune osservazioni trasmesse dalla SNCM (cfr. i considerandi 175 e 176 della presente decisione).

([162]) Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM).

([163]) Cfr. per esempio la sentenza della Corte di cassazione 6 febbraio 2001, n. 98-15129.

([164]) Cfr. in particolare le due sentenze pronunciate dalla Corte di appello di Rouen il 22 marzo 2005, sentenza n. RG 04/02549 Aspocomp Group Oyj e sentenza n. RG 01/02667–04/02675.

([165]) Considerato il fatto che le persone accusate di aver commesso l'errore di sospendere questo piano si sarebbero difese probabilmente con vigore per evitare il coinvolgimento della propria responsabilità.

([166]) Corte di cassazione, sezione Commercio, 19 aprile 2005, Métaleurop.

([167]) Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE all'acquisizione di partecipazioni delle autorità pubbliche, Bollettino CE-9/1984, punto 3.2, punto iii).

([168]) Sentenza del Tribunale 12 dicembre 2000, Alitalia contro Commissione delle Comunità europee (causa 296/97, Racc. pag. II-3871).

([169]) Cfr. per esempio la sentenza del Tribunale 12 dicembre 1996, Air France contro Commissione delle Comunità europee (causa 358/94, Racc. pag. II-2109, punto 70).

([170]) Sentenza della Corte 14 febbraio 1990, Francia contro Commissione delle Comunità europee (causa 301/87, Racc. pag. I-307, punto 40).

([171]) Cfr. la comunicazione riguardante un eventuale aiuto contenuto in un progetto di apporto di fondi pubblici nel capitale della Klöckner Stahl, (GU C 390 del 31.12.1994, pag. 1).

([172]) Sentenza della Corte 11 luglio 1996, SFEI (39/94, Racc. pag. I-3547, punto 60).

([173]) Sentenza della Corte 14 febbraio 1990, Francia contro Commissione delle Comunità europee (causa 301/87, Racc. pag. I-307, punto 41).

([174]) Sentenza del Tribunale 29 settembre 2000, Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) contro Commissione delle Comunità europee (causa 55/99, Racc. pag. II-03207, punto 82).

([175]) Sentenza della Corte 2 luglio 1974, Repubblica italiana contro Commissione delle Comunità europee (causa 173/73, Racc. pag. 709, punto 33).

([176]) Sentenza della Corte 20 settembre 2001, HJ Banks (causa 390/98, Racc. pag. I-6117, punto 33).

([177]) Sentenza del Tribunale 1º luglio 2004, Salzgitter contro Commissione delle Comunità europee (causa 308/00, Racc. pag. II-1933, punto 79). Cfr. anche la comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme relative agli aiuti di Stato alle misure di tassazione diretta delle imprese (GU C 384 del 10.12.1998, pag. 3), punto 16).

([178]) Sentenza della Corte 6 settembre 2006, Portogallo contro Commissione delle Comunità europee (causa 88/03, Racc. pag. I-7115, punto 56).

([179]) Sentenza della Corte 8 novembre 2001, Adria-Wien Pipeline GmbH (causa 143/99, Racc. pag. I-8365, punto 41).

([180]) Cfr. per esempio la decisione della Commissione del 10 ottobre 2007 concernente la riforma del finanziamento delle pensioni nel settore bancario in Grecia (GU C 308 del 19.12.2007, pag. 9) e la decisione della Commissione del 10 ottobre 2007 relativa agli aiuti di Stato concessi dalla Francia relativamente alla riforma del metodo di finanziamento delle pensioni dei dipendenti pubblici di La Poste (GU L 63 del 7.3.2008, pag. 16).

([181]) Cfr. la decisione della Commissione del 17 luglio 2002 relativa alla Société française de production (GU C 71 del 25.3.2003, pag. 3). «Il finanziamento da parte dello Stato di un piano di riduzione degli effettivi che consente a un'impresa di liberarsi di una parte del suo personale, senza sostenerne interamente il costo, è un vantaggio selettivo suscettibile di essere soggetto al divieto di aiuti di Stato. Per contro, l'attuazione grazie a fondi pubblici di interventi sociali supplementari a favore dei lavoratori licenziati, senza che tali misure esonerino il datore di lavoro dei suoi oneri normali, rientra nella politica sociale degli Stati membri e non costituirebbe un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. […] La SFP si farà carico interamente di questo costo. Gli interventi sociali supplementari, quindi, a vantaggio del personale licenziato della SFP che saranno attuate una volta che questo personale avrà lasciato l'impresa, non affrancano in nulla quest'ultima dai propri obblighi e non comportano aiuti di Stato a favore della SFP.»

([182]) L'importo corrisponde alla differenza fra l'importo effettivamente notificato (76 milioni di EUR) e quello corrisposto a titolo degli obblighi di servizio pubblico (53,48 milioni di EUR).

([183]) GU C 288 del 9.10.1999, pag. 2.

([184]) GU C 205 del 5.7.1997, pag. 5.

([185]) Cfr. il punto 30 degli orientamenti del 2002.

([186]) Decisione già citata.

([187]) Gli accantonamenti regolamentati sono oneri contabilizzati in applicazione della normativa fiscale.

([188]) Sentenza della Corte 16 maggio 2002, Repubblica francese contro Commissione delle Comunità europee (causa 482/99, Racc. pag. I-4397, punto 71).

([189]) Il primo metodo alternativo, basato sui capitali propri necessari ad assicurare il finanziamento della flotta esistente, risulta inappropriato poiché le autorità francesi hanno considerato in questo calcolo il valore di acquisizione della flotta e non il suo valore commerciale nel 2002. Infatti, se si dovesse costituire una nuova società con la stessa flotta di quella della SNCM allo stato attuale, essa dovrebbe trovare capitali propri proporzionali al valore di acquisto dell'insieme delle navi e non al valore di costruzione. Peraltro, un tale approccio non ha tenuto conto degli altri attivi lordi come il sistema informatico di prenotazione o gli immobili della sede.
Il secondo metodo alternativo, basato sulle spese sostenute dalla SNCM, sembra più appropriato secondo la Commissione. La Commissione desidera pertanto rivedere l'importo di 41,7 milioni di EUR relativo alle perdite anteriori, soprattutto per tener conto del risultato del 2002 e delle sole perdite connesse al servizio della Corsica prima del 1999.

([190]) Occorre notare che il consulente indipendente della Commissione ha quantificato in […] milioni di EUR il costo reale del piano di ristrutturazione del 2002 sulla base della contabilità della SNCM.

([191]) Sentenza della Corte 16 maggio 2002, Repubblica francese contro Commissione delle Comunità europee (causa 482/99, Racc. pag. I-4397, punto 71).

([192]) Cfr. la tabella 2 della presente decisione. Questo importo comprende le cessioni di attivi realizzate all'epoca della decisione del 2003, ovvero la vendita delle navi Napoléon, Monte Rotondo e Liberté nonché le cessioni immobiliari (complesso immobiliare Schuman e SCI Espace Schuman).

([193]) Cfr. il punto 48 degli orientamenti del 2002.

([194]) Cfr. l'allegato I.

([195]) Occorre notare che, l'11 dicembre 2007, è stato firmato un preliminare di vendita concernente la nave Jean Nicoli fra la VT e un terzo acquirente per un trasferimento di proprietà che ha avuto luogo nell'aprile 2008.

([196]) Notificata alla Commissione con lettera del 23 giugno 2004.

([197]) Questo importo tiene conto della vendita della SCI Espace Schuman ([…] milioni di EUR) realizzata il 24 giugno 2003, ma non tiene conto dei proventi netti da cessione negativi connessi alla vendita della nave Aliso ([…] milioni di EUR) realizzata il 30 settembre 2004.

([198]) La nave Asco, la partecipazione in Sudcargos e il parco immobiliare.

([199]) La Commissione ritiene che, nel quadro della valutazione in merito all'osservanza dell'articolo 4 della decisione del 2003, si debba tener conto dei prezzi pubblicati, ovvero dei prezzi che figurano su tutti i supporti pubblicitari o in tutte le comunicazioni di dominio pubblico che la SNCM possa divulgare. Questa condizione non concerne i prezzi ricavati dal sistema informatico di prenotazione della SNCM poiché queste tariffe sono, presso la SNCM come presso i suoi concorrenti, contingentati in maniera dinamica secondo lo «yield management». La definizione dei parametri dei sistemi non consente di rendersi conto della disponibilità di tariffe speciali dei concorrenti della SNCM e, quindi, di appurare l'assenza di price leadership a capo della SNCM.

([200]) Risulta, infatti, che sulla base delle informazioni fornite dalle autorità francesi, la SNCM non ha mai pubblicato fra il 9 luglio 2003 e il 16 marzo 2005 attraverso la sua comunicazione aziendale, le sue campagne pubblicitarie o qualsiasi tipo di documento reso pubblico, prezzi inferiori a quelli dei suoi concorrenti.

([201]) Questo importo è la differenza fra il fabbisogno netto di tesoreria della SNCM (pari a 19,75 milioni di EUR) e i proventi netti delle cessioni di attivi risultanti dalla decisione del 2003 (pari a […] milioni di EUR che corrispondono alla vendita della nave Aliso e delle partecipazioni in Southern Trader, Someca e Amadeus). Esso porta l'apporto di capitale concesso dallo Stato alla SNCM a 69,29 milioni di EUR.

ALLEGATO I

DISPOSITIVO DELLA DECISIONE DEL 2003

Articolo 1

L'aiuto alla ristrutturazione che la Francia prevede di mettere ad esecuzione a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) è compatibile con il mercato comune, alle condizioni di cui agli articoli da 2 a 5.

Articolo 2

La SNCM si astiene, a partire dalla notifica della presente decisione e fino al 31 dicembre 2006, da acquisire nuove navi e firmare contratti di costruzione, ordinazione o locazione per altre navi, nuove o rimesse a nuovo.

La SNCM può, a partire dalla notifica della presente decisione e fino al 31 dicembre 2006, operare soltanto le 11 navi che l'impresa SNCM possiede già, cioè: Napoléon Bonaparte, Danielle Casanova, Île de Beauté, Corse, Liamone, Aliso, Méditerranée, Pascal Paoli, Paglia Orba, Monte Cinto e Monte d'Oro.

Se la SNCM deve sostituire, a causa di eventi indipendenti dalla sua volontà, una delle sue navi entro il 31 dicembre 2006, la Commissione potrà autorizzare tale sostituzione sulla base di una notifica debitamente motivata dalla Francia.

Articolo 3

Il gruppo SNCM cede tutte le sue partecipazioni dirette e indirette nelle società seguenti:

— Amadeus France,

— Compagnie Corse Méditerranée,

— società civile immobiliare Schuman,

— Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations,

— Someca.

Anziché cedere le sue partecipazioni nella Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations, la SNCM può vendere l'attivo unico di questa società, Southern Trader, e chiudere questa filiale.

Le cessioni possono essere fatte, a scelta delle autorità francesi, sia mediante offerta pubblica di vendita, sia per appello a manifestazione d'interesse con pubblicità preliminare e un termine di risposta di almeno due mesi.

La Francia comunica alla Commissione le prove dell'insieme delle cessioni. La debolezza delle offerte che la SNCM riceverà non potrà essere invocata per non procedere alle cessioni. In caso di assenza d'offerta e se la Francia può dimostrare che tutte le misure di pubblicità necessarie sono state adottate, la condizione considerata al primo comma sarà considerata riempita.

Articolo 4

Per tutte le linee a destinazione della Corsica, la SNCM si astiene, a partire dalla notifica della presente decisione e fino al 31 dicembre 2006, da ogni politica tariffaria per le tariffe pubblicate volta ad offrire prezzi più bassi di quelli di ciascuno dei suoi concorrenti per destinazioni e servizi equivalenti e per date identiche.

La Commissione si riserva il diritto di avviare la procedura di indagine per ogni inadempimento constatato alle condizioni previste dalla presente decisione, in particolare alla condizione di cui al primo comma.

La condizione di cui al primo comma è soddisfatta se ogni giorno, i prezzi più bassi pubblicati dalla SNCM sono superiori ai prezzi promozionali più bassi pubblicati da ciascuno dei suoi concorrenti, per destinazioni e servizi equivalenti.

La condizione di cui al primo comma non si applica più dal momento che i prezzi dei detti concorrenti diventano superiori alle tariffe della SNCM in vigore in occasione dell'anno di riferimento 1996, corretti dell'inflazione.

Ogni anno entro il 30 giugno la Francia comunica alla Commissione tutti gli elementi necessari per dimostrare che questa condizione è stata effettivamente soddisfatta per l'anno civile precedente, per tutte le traversate verso o dalla Corsica.

Articolo 5

Conformemente agli impegni assunti dalle autorità francesi nel piano di ristrutturazione, i numeri annuali di rotazioni di navi sui diversi collegamenti marittimi con la Corsica sono limitati fino al 31 dicembre 2006 alle soglie previste alla tabella 3 della presente decisione ([1]), salvo per ragioni eccezionali e non imputabili alla SNCM, che la costringerebbero a rinviare alcune rotazioni su altri porti e salvo cambiamento degli obblighi di servizio pubblico gravanti sull'impresa.

Articolo 6

La Francia è autorizzata a ricapitalizzare la SNCM con un primo versamento dell'importo di 66 milioni di EUR a partire dalla notifica della presente decisione.

Fino alla fine del periodo di ristrutturazione, cioè fino al 31 dicembre 2006, la Commissione potrà decidere, su richiesta delle autorità francesi, di autorizzare ulteriormente un secondo pagamento alla SNCM che corrisponderà alla differenza fra i 10 milioni di EUR restanti e il ricavo delle cessioni imposte all'articolo 3, secondo le modalità di cui a detto articolo.

Tale decisione potrà essere presa soltanto se le azioni imposte all'articolo 3 sono state effettuate, che il ricavo delle cessioni non supera 10 milioni di EUR e sempre che le condizioni stipulate agli articoli 2, 4 e 5 siano state rispettate, a prescindere dal potere della Commissione di avviare se necessario il procedimento d'indagine formale nei confronti dell'inosservanza di una di esse. In caso contrario, la seconda tranche dell'aiuto non sarà versata.

Articolo 7

La Francia informa la Commissione, entro sei mesi a decorrere dalla notifica della presente decisione, delle misure adottate per conformarsi.

Articolo 8

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

([1]) Cfr. l'allegato II della presente decisione.

ALLEGATO II

TABELLA 3 DELLA DECISIONE DEL 2003

Evoluzione dell'offerta della SNCM

	Numero di traversate		Posti offerti		Metri lineari offerti	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marsiglia-Corsica	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Tolone-Corsica	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Golfo di Genova	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
Totale Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	[…]
Magreb	302	372	444 000	635 000	0	0
Totale	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	[…]