DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 luglio 2003

concernente l'aiuto alla ristrutturazione che la Francia prevede di mettere ad esecuzione a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[notificata con il numero C(2003) 2153]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2004/166/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 avere invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente a detti articoli ([1]) e viste queste osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

1.1. Sommario procedurale

(1) Il governo francese ha notificato, con lettera del 18 febbraio 2002, un progetto di aiuto alla ristrutturazione a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) che è stato registrato con il numero N 118/2002. La notifica era stata completata da lettere delle autorità francesi in data 3 luglio 2002 ([2]).

(2) Il 19 agosto 2002 la Commissione ha deciso di avviare il procedimento d'indagine formale di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ([3]). Il dossier è stato registrato con il nuovo numero C 58/2002.

(3) Con fax dell'11 settembre 2002, le autorità francesi hanno chiesto la correzione di alcuni errori fattuali nella decisione del 19 agosto 2002.

(4) Con lettera dell'11 settembre 2002, registrata con il n. TREN A/65862, le autorità francesi hanno chiesto un termine supplementare per esprimere i loro commenti alla decisione del 19 agosto 2002. Con lettera del 17 settembre 2002, i servizi della Commissione hanno accordato un mese supplementare alla Francia per preparare la sua risposta.

(5) Con lettera dell'8 ottobre 2002, inviata il 15 ottobre con i suoi allegati e registrata con il n. SG (2002) A/10050, le autorità francesi hanno comunicato alla Commissione osservazioni sulla decisione del 19 agosto 2002 che avvia la procedura, insistendo sull'avanzamento dell'attuazione del piano di ristrutturazione.

(6) Con lettera del 15 ottobre 2002, registrata con il n. SG (2002) A/10252, le autorità francesi hanno ricordato l'urgenza di pubblicare la decisione d'apertura del procedimento d'indagine formale nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

(7) Con fax del 19 novembre 2002, le autorità francesi hanno trasmesso copia delle convenzioni in anticipo di tesoreria tra la SNCM e la Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) e le prove del rimborso dell'anticipo della CGMF alla SNCM con due trasferimenti in data 13 maggio e 14 giugno 2002.

(8) Il 27 novembre 2002 la Commissione ha adottato una decisione che modifica la decisione del 19 agosto 2002. Con lettera del 29 novembre 2002 essa ha trasmesso tale decisione al Rappresentante permanente della Francia presso l'Unione europea. Successivamente, la decisione della Commissione di avviare il procedimento d'indagine formale nella fattispecie è stata pubblicata l'11

([1]) GU C 308 dell'11.12.2002, pag. 29.
([2]) Registrate con il n. TREN A/61846.
([3]) GU L 83 del 27.3.1999 pag. 1.

dicembre 2002 nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* ([4]). Le parti interessate sono state invitate a presentare le loro osservazioni sul progetto di aiuto a partire da questa data.

(9) Su richiesta delle autorità francesi, queste ultime hanno avuto con i servizi della Commissione una prima riunione di lavoro il 24 ottobre 2002 e poi una seconda il 3 dicembre 2002.

(10) La Commissione ha ricevuto osservazioni da parte di due imprese — Corsica Ferries e il gruppo Stef-TFE — e diversi enti territoriali. Ha trasmesso con lettere del 13 e del 16 gennaio e del 5 e del 21 febbraio 2003 le loro osservazioni alla Francia dandole la possibilità di commentarle.

(11) Con lettera del 16 gennaio 2003, i servizi della Commissione hanno inviato una richiesta di informazioni complementari conformemente alle disposizioni dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 659/1999.

(12) Con lettera del 10 febbraio 2003 ([5]), le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione argomentazioni per dimostrare che il progetto di aiuto rispetta in ogni punto gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ([6]) (qui di seguito denominati «gli orientamenti comunitari») e una descrizione dei nuovi impegni sull'evoluzione dell'organico e dei salari, sul controllo dei consumi intermedi e sulla politica tariffaria della SNCM.

(13) Con lettera del 13 febbraio 2003 ([7]), le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione commenti sulle osservazioni di Corsica Ferries e Stef-TFE.

(14) Con lettera del 21 febbraio 2003, le autorità francesi hanno risposto alle domande supplementari poste nella lettera del 10 febbraio 2003 dei servizi della Commissione.

(15) Con fax del 25 febbraio 2003 ([8]), le autorità francesi — su richiesta della Commissione — hanno trasmesso copia dell'accordo tra azionisti che lega la SNCM e il gruppo Stef-TFE.

(16) Il 25 febbraio 2003, su richiesta delle autorità francesi, si è svolta una riunione di lavoro tra i servizi della Commissione e i rappresentanti dell'amministrazione francese.

(17) Con posta elettronica del 14 maggio 2003 ([9]), le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione la versione provvisoria della relazione di attività della SNCM per il 2002.

(18) Con fax inviato il 27 maggio 2003 ([10]), le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione i loro commenti sui documenti che Corsica Ferries ha consegnato ai servizi della Commissione il 4 febbraio 2003. Quest'ultima li ha ritrasmessi alle autorità francesi con lettera del 21 febbraio 2003.

1.2. **Titolo dell'aiuto**

(19) L'aiuto in causa si intitola «Aiuto alla ristrutturazione a favore della SNCM», dossier registrato con il numero C 58/2002 (ex N 118/2002), in seguito alla decisione della Commissione del 19 agosto 2002, di avviare il procedimento d'indagine formale in relazione al progetto di aiuto.

1.3. **Beneficiario dell'aiuto**

(20) Il beneficiario dell'aiuto è la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) che raccoglie molte filiali nel settore marittimo.

1.4. **Obiettivo dell'aiuto**

(21) L'obiettivo principale degli aiuti destinati alla ristrutturazione è permettere di portare a termine il processo di ristrutturazione della SNCM per garantire la redditività sostenibile del gruppo.

2. **DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO**

(22) La compatibilità dell'aiuto non può essere valutata senza una certa conoscenza del beneficiario dell'aiuto, della sua storia, del contesto concorrenziale nel quale evolve, delle ragioni delle sue difficoltà finanziarie e del contenuto del piano di ristrutturazione.

([4]) GU C 308 dell'11.12.2002, pag. 29.
([5]) Registrata dai servizi della Commissione con il n. SG (2003) A/1546.
([6]) GU C 288 del 9.10.1999, pag. 2.
([7]) Registrata dai servizi della Commissione con il n. SG (2003) A/1691.
([8]) Registrato dai servizi della Commissione con il n. TREN A/21701.
([9]) Registrata dai servizi della Commissione con il n. TREN A/20745.
([10]) Registrato dai servizi della Commissione con il n. TREN A/21531.

2.1. **La SNCM e le sue principali filiali**

2.1.1. *La SNCM*

(23) La SNCM è una società marittima che garantisce collegamenti regolari verso la Corsica in partenza da Nizza, Tolone ([11]) e Marsiglia e verso il Magreb (Tunisia e Algeria) in partenza dalla Francia ([12]), nonché collegamenti stagionali, da aprile a settembre, verso la Sardegna.

(24) La SNCM è nata nel 1969 dalla fusione della Compagnie Générale Transatlantique con la Compagnie de Navigation Mixte, entrambe fondate nel 1850. Chiamata all'epoca Compagnie Générale Transméditerranéenne, è stata ridenominata Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée nel 1976, dopo che la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) aveva preso una partecipazione al suo capitale. La società infatti era stata scelta dal governo francese per attuare il principio di continuità territoriale con la Corsica, cioè l'allineamento delle tariffe di trasporti marittimi sulle tariffe della SNCF per il trasporto ferroviario, su base di una convenzione conclusa il 31 marzo 1976 per 25 anni. La Compagnie Générale Transatlantique era stata già incaricata dal governo francese del servizio della Corsica mediante una convenzione precedente conclusa il 23 dicembre 1948.

(25) Al di fuori del servizio pubblico, la SNCM garantisce anche il servizio marittimo regolare dell'Algeria e della Tunisia, come pure, in periodo stagionale, da aprile a settembre, il servizio della Sardegna. Tra il 1990 e il 2002 la SNCM ha anche offerto tramite la sua filiale, Corsica Marittima, servizi di trasporto di passeggeri tra la Corsica e l'Italia.

2.1.1.1. La partecipazione azionaria della SNCM

(26) La SNCM è oggi detenuta all'80 % dalla CGMF, che aveva ripreso la partecipazione della Compagnie Générale Transatlantique, e al 20 % dalla SNCF. Lo Stato francese detiene direttamente il 100 % della CGMF. La SNCM è diventata filiale della CGMF nel 1992, in sostituzione della Compagnie Générale Maritime (CGM) che è stata successivamente ristrutturata ([13]), ricapitalizzata ([14]) e privatizzata ([15]).

(27) In occasione della sua creazione nel 1977, l'oggetto sociale della CGMF è stato definito in modo da autorizzare in particolare qualsiasi operazione di trasporto marittimo, armamento e noleggio di navi e qualsiasi assunzione di partecipazioni e operazione commerciale o industriale collegata, direttamente o indirettamente, a questo oggetto sociale. Oggi la CGMF svolge soprattutto i ruoli seguenti, per conto dello Stato:

— ha una partecipazione dell'80 % nella SNCM (il 20 % restante è di proprietà della SNCF, detenuta dallo Stato francese),

— è garante degli obblighi sociali (fra cui le pensioni e le mutue) riguardo al personale della sua vecchia filiale, la CGM ([16]),

— garantisce la ripresa di un leasing concluso in passato dalla CGM per il finanziamento di un immobile.

2.1.1.2. Le attività della SNCM

(28) la SNCM trasporta passeggeri, automobili e automezzi pesanti sui collegamenti seguenti:

— tra Marsiglia e i vari porti della Corsica: Bastia e Ajaccio (tutti i giorni nei due sensi), Porto-Vecchio, Balagne e Propriano (tre volte alla settimana contando le rotazioni della CMN) con traversate supplementari in periodo di punta,

— tra Nizza e Bastia: la SNCM è presente continuamente in bassa stagione (due-tre viaggi di andata e ritorno alla settimana) e aumenta la sua offerta da fine marzo a ottobre,

— tra Marsiglia e la Sardegna (Porto Torres),

— tra Bastia e la Sardegna (Porto Torres) con una delle sue navi e una nave della Compagnie Maritime de Navigation (CMN),

([11]) Tolone è ormai servita in modo sporadico.

([12]) Un servizio marittimo tra la Spagna e il Magreb è in sperimentazione.

([13]) Il piano di ristrutturazione è stato stabilito dall'impresa nel dicembre 2002.

([14]) Il primo pagamento dell'aiuto alla CGM ha avuto luogo nel 1993.

([15]) La privatizzazione ha avuto luogo nel 1996.

([16]) A titolo di esempio, nel 1996 la CGMF, che deteneva allora il 94 % del CGM, si è direttamente assunta le misure derivanti dai piani sociali realizzati dalla CGM nel quadro della sua privatizzazione. Cfr. anche la decisione 97/14/CE della Commissione, del 17 luglio 1996, relativa all'aiuto concesso alla Compagnie Générale Maritime nel quadro di un piano di ristrutturazione (GU L 5 del 9.1.1997, pag. 40).

— tra Marsiglia e Tunisi: almeno una rotazione alla settimana con una delle sue navi,

— tra Marsiglia e Algeri, più volte alla settimana in alta stagione con l'Île de Beauté.

2.1.1.3. La flotta

(29) La flotta della SNCM per la Corsica si compone attualmente delle navi seguenti:

a) cinque navi traghetto:

— Napoléon Bonaparte (capacità: 2 150 passeggeri e 708 automobili; potenza: 43 MW; velocità: 23,8 nodi), grande nave traghetto di lusso,

— Danielle Casanova, nave nuova consegnata nel maggio 2002 (capacità: 2 204 passeggeri e 700 automobili; potenza: 37,8 MW; velocità: 23,8 nodi), altra grande nave traghetto di lusso,

— Île de Beauté capacità: 1 554 passeggeri e 520 automobili; potenza: 37,8 MW; velocità: 21,5 nodi), immessa in servizio nel 1979 e ammodernata nel 1989/1990,

— Méditerranée (capacità: 2 254 passeggeri e 800 automobili; potenza: 35,8 MW; velocità: 24 nodi),

— Corse (capacità: 2 150 passeggeri e 600 automobili; potenza: 27,56 MW; velocità: 23,5 nodi);

b) quattro navi miste (merci e passeggeri):

— Paglia Orba, (capacità: 500 passeggeri, 2 000 metri lineari di merci e 120 automobili; potenza: 19,7 MW; velocità: 19 nodi),

— Monte d'Oro (capacità: 508 passeggeri, 1 615 metri di merci e 130 automobili; potenza: 14,8 MW, velocità: 19,5 nodi),

— Monte Cinto (capacità: 111 passeggeri, 1 200 metri di merci; potenza: 8,8 MW; velocità: 18 nodi),

— dal maggio 2003, Pascal Paoli (capacità: 594 passeggeri, 2 300 metri di merci e 130 automobili; potenza: 37,8 MW; velocità: 23 nodi);

c) due navi veloci (navires à grande vitesse — NGV), che operano soprattutto in partenza da Nizza:

— NGV Liamone (capacità: 1 116 passeggeri e 250 automobili; potenza: 65 MW; velocità: 42 nodi) che effettua anche tragitti diretti a Tolone,

— NGV Aliso (capacità: 530 passeggeri e 148 automobili; potenza: 26 MW; velocità: 37 nodi).

(30) Nel 2002 la flotta per il servizio del Magreb era costituita — dal 24 giugno — dalla nave traghetto Méditerranée, che sarà assegnata alla linea Marsiglia-Tunisi. L'arrivo di quest'unità migliora qualitativamente e quantitativamente il servizio marittimo della capitale tunisina. Questa nave comoda e veloce ha infatti una capacità totale di 2 250 passeggeri e 760 veicoli (rispetto a 1 600 passeggeri e 500 automobili della nave traghetto Liberté). Permette un aumento considerevole del volume di posti proposti alla clientela, pur riservando spazi per il trasporto merci, mercato a sua volta in forte crescita.

2.1.2. *Il contratto di delega di servizio pubblico*

(31) I servizi di trasporto marittimo regolari tra i porti della Francia continentale e della Corsica sono stati garantiti dal 1948 nel quadro di un servizio pubblico ([17]). La SNCM e la CMN erano i concessionari del servizio tra il 1976 e la fine del 2001, ai sensi di una convenzione quadro conclusa inizialmente per venticinque anni ([18]). La legge francese del 30 luglio 1982 ha trasferito all'assemblea della Corsica la gestione della continuità territoriale in un quadro contrattuale con lo Stato francese. Successivamente, la legge n. 91-428, del 13 maggio 1991, recante statuto dell'ente territoriale di Corsica ([19]) ha dato piena competenza a detta assemblea per il servizio dell'isola. Dal 1991 l'ente territoriale di Corsica si è sostituito allo Stato francese in qualità di autorità concedente per gli obblighi di servizio pubblico ([20]).

(32) La legislazione comunitaria sul cabotaggio marittimo impone agli Stati membri l'apertura dei mercati di cabotaggio nazionali. Per il servizio pubblico, quest'obbligo

([17]) I collegamenti marittimi tra l'Italia e la Corsica sono sempre stati, dal canto loro, liberi da qualsiasi obbligo o da ogni contratto di servizio pubblico.
([18]) Cfr. il considerando 24.
([19]) *Gazzetta ufficiale della Repubblica francese*, n. 111 del 14.5.1991.
([20]) Ai sensi di detta legge francese del 13 maggio 1991.

significa che gli Stati membri devono rispettare il principio di «non discriminazione» tra tutti gli armatori comunitari. Una transizione è tuttavia prevista per i contratti di servizio pubblico esistenti che possono restare in vigore fino alla loro data di scadenza ([21]). Conformemente alle norme comunitarie in vigore, l'ente territoriale di Corsica ha indetto una gara d'appalto europea per scegliere l'operatore che doveva garantire, a partire dal 1º gennaio 2002, nel quadro di un contratto di una durata di cinque anni, gli obblighi di servizio pubblico previsti per il servizio dell'isola in cambio di compensazioni finanziarie. La Comunità ha ritenuto che, tenuto conto dell'evoluzione della concorrenza su Tolone e Nizza, solo i collegamenti in partenza da Marsiglia dovevano essere sottoposti a precisi obblighi di servizio pubblico.

(33) La SNCM e la CMN si sono congiuntamente aggiudicate questo contratto per il periodo 2002-2006, dato che Corsica Ferries aveva ritirato la propria candidatura. In parallelo, obblighi di frequenza di servizi sono stati imposti a tutti gli operatori che servono l'isola in partenza da Tolone e da Nizza per potere fare beneficiare alcune categorie dei loro passeggeri dell'aiuto sociale ([22]).

(34) Dal 1997 al 2001 la sovvenzione assegnata alla SNCM detta di «continuità territoriale» era passata da 80,1 milioni di EUR a 86 milioni di EUR. Copriva all'epoca tutti i collegamenti a partire dai tre porti della Francia continentale (Nizza, Tolone e Marsiglia).

(35) Il contratto in vigore prevede un obbligo di servizio con frequenze predefinite, una qualità di servizio stabilita, prezzi massimi in funzione delle stagioni, sconti obbligatori per alcune categorie di passeggeri. Una compensazione finanziaria detta di riferimento è stata stabilita nel contratto per ogni anno dal 2002 al 2006, decrescente per la SNCM da 69,1 milioni di EUR a 61,4 milioni di EUR. Questa compensazione è adeguata entro un limite del 4 % in funzione del divario tra entrate reali ed entrate dette di riferimento anch'esse stabilite nel contratto. Il rapporto compensazioni finanziarie di riferimento-entrate di riferimento deve passare dall'88 % nel 2002 al 75 % nel 2006.

(36) Nel 2002, primo anno del contratto di delega di servizio pubblico, la compensazione finanziaria è stata di 72,1 milioni di EUR, in calo rispetto agli anni precedenti, tenuto conto del fatto che solo il servizio della Corsica a partire da Marsiglia beneficia ormai di questa sovvenzione. A titolo di raffronto, la sovvenzione nel 2001 per la linea Marsiglia-Corsica rappresentava 64,79 milioni di EUR per un reddito netto di 73,17 milioni di EUR nel 2001, di cui circa 41 milioni di EUR per i passeggeri (733 400) e il settore alberghiero e 32 milioni di EUR per il trasporto di merci e di automobili (762 000 metri lineari).

2.1.3. *Le principali filiali della SNCM*

2.1.3.1. La Compagnie Méridionale de Navigation

(37) La SNCM ha una partecipazione non maggioritaria nella CMN, che opera tre navi miste tra la Corsica e Marsiglia, cioè Girolata, Kalliste e Scandola, nel quadro del contratto di delega di servizio pubblico. Serve anche la Sardegna (Porto Torres) a partire da Marsiglia e Propriano.

(38) La CMN, fondata nel 1931, è restata un'impresa puramente familiare fino alla fine degli anni '70, epoca alla quale la Compagnie Générale Transatlantique ha preso una partecipazione minoritaria del 49 % per facilitare il ritiro di un ramo della famiglia dei fondatori. La CGM ha ripreso nel frattempo detta partecipazione. Nessuna di queste due grandi società è intervenuta nella gestione della CMN che è restata con il controllo dei rappresentanti delle famiglie Rousset e Rastit.

(39) Dal 1956 la CMN è stata legata da una convenzione con la Compagnie Générale Transatlantique, predecessore della SNCM per il servizio della Corsica. Nel 1976 la CMN ha ottenuto la concessione per il servizio della Corsica soltanto per le merci, mentre la SNCM ha ottenuto una concessione per il trasporto di merci e passeggeri a destinazione della Corsica. A partire dal 1980 la CMN ha potuto, mediante delega della SNCM, trasportare anche passeggeri grazie all'acquisto di navi miste. In cambio, la SNCM era l'agente generale della CMN per il traffico di passeggeri.

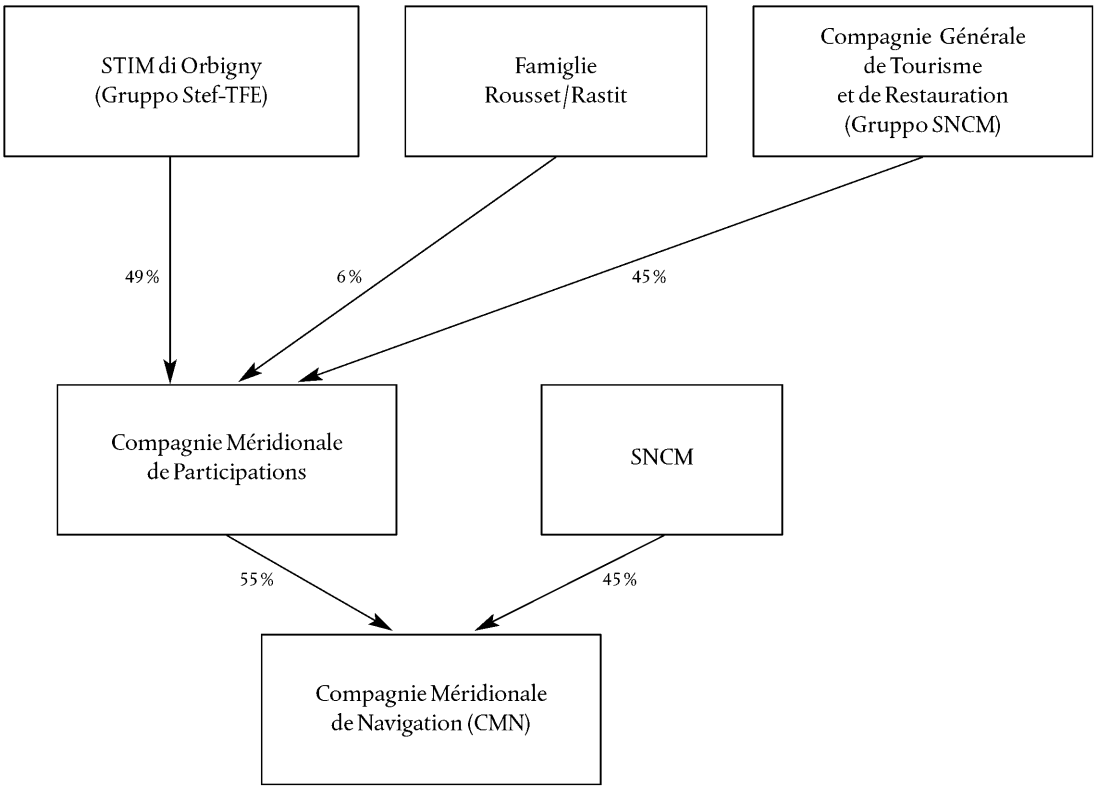
(40) Nel 1992 la CGM, confrontata a considerevoli difficoltà di tesoreria ha tentato senza successo di vendere la sua partecipazione nella CMN ad un terzo. In mancanza di vendita, la CGM ha chiesto alla sua filiale dell'epoca fino al 1992, la SNCM, di riprendere la partecipazione che deteneva nella CMN. Una partecipazione azionaria a due livelli è stata allora creata per far portare alla SNCM la maggioranza degli interessi pur permettendo agli azionisti privati di conservare il controllo effettivo della CMN attraverso due holding. Le famiglie Rousset e Rastit hanno approfittato di questa operazione per diminuire la loro partecipazione a profitto della Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM di Orbigny),

([21]) Cfr. l'articolo 4, paragrafo 3, 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) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7).

([22]) Cfr. il considerando 155 della presente decisione.

successivamente inclusa nel gruppo Stef-TFE. Una fusione tra la CGM e la SNCM avrebbe potuto essere prevista all'epoca, considerati i legami molto forti tra le due società, ma il mantenimento di investitori privati nell'ambito della partecipazione azionaria della CMN e la volontà di quest'ultima di conservare il controllo di questa società si sono indubbiamente opposti alla logica di una fusione tra le due società.

(41) Il controllo effettivo della CMN è stato così affidato dal 1992 al gruppo Stef-TFE che possiede il 49 % della Compagnie Méridionale de Participations (CMP) e agisce di concerto con le famiglie Rousset e Rastit che detengono il 6 % della CMP.



2.1.3.2. La Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie

(42) La Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) è una società holding, detenuta al 100 % dalla SNCM, che ha le filiali o le partecipazioni seguenti:

— 45 % della CMP, l'azionista di maggioranza al 55 % della CMN,

— 100 % dei Comptoirs du Sud, che gestisce i negozi a bordo delle navi della SNCM,

— 50 % della Société Civile Immobilière Schuman (attivo immobiliare venduto o in corso di vendita),

— 100 % della Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations (SMIP), che possiede come solo attivo la nave Southern Trader, noleggiata a termine.

2.1.3.3. Sud-Cargos

(43) Sud-Cargos è una società marittima francese di trasporto di merci, con base a Marsiglia e specializzata nel servizio del Magreb. È una filiale a parità di due grandi gruppi di trasporti, la SNCM e Delmas. Nel 2001 operava 8 navi mercantili ro-ro e portacontainer e ha realizzato 67,3 milioni di EUR di fatturato trasportando 90 000 tonnellate, 38 000 TEU, e 18 000 rimorchi trasportati. Con le sue filiali, conta un centinaio di dipendenti.

(44) Sud-Cargos ha costruito la sua strategia di sviluppo, sulla base dei cinque principi seguenti:

— la prossimità dei clienti con un'installazione in proprio nei principali porti mediterranei,

— la polivalenza, con una flotta di navi differenziate che trasportano ogni tipo di merci,

— una rete mondiale con container disponibili in tutte le grandi zone di attività del mondo,

— il controllo della logistica terrestre e dei trasbordi con la capacità di trasportare per via terrestre o marittima i container del mondo intero fino ai principali porti di carico francesi (Marsiglia), italiani (Genova) e spagnoli (Valencia e Barcellona),

— la disponibilità immediata delle informazioni sulle merci.

2.1.3.4. SARA

(45) La Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvvisionnement (SARA) garantisce il rifornimento delle navi della SNCM. Nel 2002 ha realizzato un fatturato di 8,58 milioni di EUR, completamente con la SNCM, con un beneficio di 0,19 milioni di EUR.

2.1.3.5. Ferrytour

(46) Società in nome collettivo detenuta al 100 % dalla SNCM, Ferrytour esercita l'attività d'organizzatore di viaggi. Nel 2002 ha realizzato un fatturato di 11,2 milioni di EUR per un risultato molto modesto di 0,21 milioni di EUR. Offre viaggi per via marittima verso Corsica, Sardegna e Tunisia, ma anche dei voli su un grande numero di destinazioni. In via accessoria, propone anche minicrociere e servizi per il turismo di affari.

2.1.3.6. I Comptoirs du Sud

(47) Filiale creata nel 1996 e detenuta al 100 % dalla SNCM, i Comptoirs du Sud gestiscono i negozi a bordo delle navi. L'impresa realizza un fatturato che varia tra 2 e 4 milioni di EUR per un risultato netto compreso tra 0,08 e 0,12 milioni di EUR. Più del 72 % delle vendite sono realizzate sulle linee del Magreb.

2.1.3.7. Sotramat

(48) Filiale al 100 % della SNCM, la Société Transmondiale Mer Air Terre Voyages (Sotramat) esercita l'attività d'agente di viaggio e gestisce le 17 agenzie distribuite in Francia. Nel 2001 ha venduto per 42,53 milioni di EUR di prestazioni, il 40 % dei quali costituite da biglietti SNCM, il che rappresenta l'8,5 % delle vendite della SNCM. Ha realizzato un beneficio di 0,58 milioni di EUR per un importo di commissione di 3,8 milioni di EUR.

2.2. **I diversi mercati pertinenti**

(49) La SNCM opera soprattutto su due mercati molto distinti, tanto per il traffico di passeggeri che per il traffico di merci: il servizio della Corsica e quello del Magreb, a partire dalla Francia e, accessoriamente, dall'Italia e dalla Spagna.

2.2.1. *Servizio della Corsica*

(50) La SNCM opera soprattutto sui servizi della Corsica e del Magreb a partire dalla Francia continentale. Lo studio di mercato fornito dalle autorità francesi (di seguito «lo studio di mercato») permette di descrivere abbastanza precisamente i vari mercati in questione.

2.2.1.1. Caratteristiche del mercato

(51) Il modo aereo rappresenta il 43 % del traffico totale di passeggeri nel 2001 (cioè circa 2,4 milioni su 6 milioni di traversate nei due sensi). La quota del modo marittimo tende ad aumentare negli ultimi anni a causa del dinamismo dell'offerta di trasporto marittimo.

(52) Le principali caratteristiche del trasporto marittimo tra l'Europa continentale e la Corsica (traffico di passeggeri) sono:

— una forte stagionalità: tradizionalmente, i mesi di luglio e agosto rappresentano quasi il 50 % del traffico annuale. Forti variazioni intervengono anche durante i periodi di vacanze scolastiche e nel corso di alcuni fine settimana. Questa stagionalità si accompagna ad un'asimmetria dei traffici in periodo di punta nei due sensi, a inizio e fine di settimana,

— un'offerta che, per ragioni strutturali, deve essere sovradimensionata rispetto alla domanda (tasso di riempimento che varia in media mensile dal 20 % in inverno — con punte minime del 5-10 % — ma picchi al 100 % in estate e durante alcuni fine settimana in prossimità di feste),

— un declino della SNCM sul mercato dei collegamenti marittimi tra la Corsica e l'Europa continentale: il 46 % di quote di mercato in termini di numero di passeggeri nel 2001, in diminuzione di fronte al suo principale concorrente, Corsica Ferries che ne detiene il 44 %; il resto del mercato si divide tra Moby Lines (5 %), CMN (3 %) e Happy Lines (2 %),

— una crescita debole del 2,4 % all'anno, ma i collegamenti marittimi assumono gradualmente più importanza rispetto ai collegamenti aerei,

— tassi di occupazione strutturalmente deboli in media annuale: circa 40 % per la SNCM, 33 % per Corsica Ferries, ma 66 % per la CMN che nel periodo 1999-2001 ha operato soltanto navi miste che per natura hanno tassi di riempimento più elevati per i passeggeri. I tassi medi di riempimento delle navi hanno sempre avuto livelli apparentemente bassi, tenuto conto delle caratteristiche proprie di questo mercato, anche prima dell'arrivo di Corsica Ferries sul servizio tra la Corsica e la Francia continentale come mostra la tabella 1.

TABELLA 1

Evoluzione tra tassi medi di riempimento delle navi della SNCM

(in %)

Anno	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Tasso medio di riempimento delle navi	38,1	40,1	35,2	34,9	38,2	41,5	41,8	n.d.	n.d.	43,4

(53) L'aumento del traffico tra Marsiglia e la Corsica è il più basso dei tre collegamenti che servono la Corsica dalla Francia continentale, come mostra la tabella 2.

TABELLA 2

Evoluzione tra i porti del continente francese e la Corsica

(in migliaia)

Passeggeri	2000	2001	2002	1/2000 (percentuale)	2/2001 (percentuale)
Nizza/Corsica	791	786	904	– 0,6 %	15,0 %
Tolone/Corsica	122	403	460	230,3 %	14,1 %
Marsiglia/Corsica	827	840	914	1,6 %	8,8 %
Totale	1 740	2 029	2 278	16,6 %	12,3 %

2.2.1.2. I concorrenti della SNCM

(54) La SNCM è stata confrontata per la prima volta con un concorrente nel 1996 per il servizio della Corsica a partire dalla Francia continentale con l'apertura da parte di Corsica Ferries di una linea tra Nizza e Bastia e Calvi in alta stagione ([23]). Questi servizi sono stati garantiti da una rotazione settimanale a partire dal 18 marzo 1999. Dal 1º aprile 2000 la posizione della SNCM è stata attaccata sui servizi da Tolone a destinazione di Bastia e di Ajaccio.

(55) Per il traffico di passeggeri verso la Corsica, il principale concorrente della SNCM è Corsica Ferries, che offre collegamenti marittimi verso la Corsica sia a partire da Tolone e da Nizza che dall'Italia, a partire dai porti di Savona e di Livorno. La sua quota di mercato aumenta regolarmente e raggiunge il 44 % nel 2001, in forte aumento rispetto al 2000, anno per il quale questa quota di mercato era ancora soltanto del 36 %. Questo aumento è riconducibile alla messa in servizio nel 2001, sulle linee Tolone-Corsica, di due traghetti veloci che hanno fatto crescere il traffico a partire dalla Francia continentale, senza diminuzione dei flussi trasportati da questa società dall'Italia.

(56) Nel 2002 Corsica Ferries è diventato il leader sul mercato dei collegamenti verso la Corsica ([24]) e ha un'attività praticamente equilibrata tra la Corsica e la Sardegna: trasporta (ritmo annuale) 800 000 passeggeri tra il continente francese e la Corsica, 800 000 passeggeri tra l'Italia e la Corsica e infine 800 000 passeggeri tra la Sardegna e il continente italiano. L'impresa conta circa un migliaio di marinai sotto bandiera italiana. La sede della società si trova a Bastia e l'impresa dispone di una rappresentanza a Savona. Possiede 11 navi e ne ha ordinata una dodicesima.

(57) Gli altri concorrenti della SNCM sul servizio della Corsica sono:

— la CMN, concorrente, ma anche partner associato alla SNCM nel quadro della concessione di servizio pubblico. La CMN opera soltanto collegamenti da Marsiglia. La sua quota di mercato è pari al 3 %,

— Moby Lines, che opera in partenza da Genova, Livorno e Piombino. La sua quota di mercato sul servizio della Corsica è passata dall'8 % al 5 % tra il 2000 e il 2001, a causa di una flotta invecchiata,

— Happy Lines, che opera una nave traghetto di 1 100 posti in partenza da Genova, La Spezia e Livorno. La sua quota di mercato è del 2 %,

([23]) Il mercato era de facto aperto per gli operatori battenti bandiera francese.

([24]) Partenze da Italia e Francia continentale. La SNCM resta ancora al primo posto sui servizi tra il continente francese e la Corsica.

— TRIS, con due navi traghetto di 800 e 1 300 posti, e Linee Lauro, con una nave traghetto di 670 posti, sono concentrati sul servizio con la Sardegna e operano sporadicamente collegamenti con la Corsica. Le loro quote di mercato sono trascurabili.

(58) Per ottimizzare la loro offerta, la CMN (reparto merci) e i concorrenti italiani operano collegamenti triangolari continente europeo-Corsica-Sardegna. Questi collegamenti generano tuttavia soltanto un traffico di passeggeri molto marginale tra la Corsica e la Sardegna.

(59) Per il traffico di merci generali (non accompagnate), la SNCM e la CMN hanno un monopolio di fatto. Nel quadro del contratto di delega di servizio pubblico, le due società garantiscono servizi frequenti da Marsiglia verso i porti della Corsica.

(60) Per i rimorchi accompagnati ([25]), caricati su traghetti, che rappresentano globalmente il 24 % del traffico di merci generali misurato in metri lineari ([26]), esiste una concorrenza tra tutti gli operatori del reparto passeggeri. La SNCM e la CMN detengono anche la maggioranza di questo traffico accompagnato. Gli altri operatori, in particolare Corsica Ferries, ne detengono il 10 %, cioè il 2 % del mercato globale.

2.2.1.3. Evoluzione del mercato

(61) Per la domanda di trasporto marittimo di passeggeri sulla Corsica, lo studio di mercato ritiene che la crescita sia sostenuta: […] (*) milioni di passeggeri previsti nel 2006, rispetto a 3,4 milioni nel 2001. L'aumento del settore marittimo a scapito di quello aereo permetterà di raggiungere una quota del […] % per il settore marittimo. Sul piano dell'offerta, dovrebbe continuare il miglioramento qualitativo da parte dei principali soggetti, con una marginalizzazione possibile di alcuni operatori italiani la cui flotta invecchia, ad eccezione di Moby Lines che comincia a rinnovare la sua flotta.

(62) Nel 2001, per il traffico di passeggeri con la Corsica, la quota di mercato della SNCM era pari al 46 %, rispetto al 52 % nel 2000. Questa quota di mercato è in costante diminuzione dagli anni Novanta, a profitto di Corsica Ferries, a seguito della messa in servizio delle due Mega Express di Corsica Ferries.

(63) Secondo lo studio di mercato, nessun altro operatore a parte SNCM e CMN è in grado, per il traffico di merci generali non accompagnate, di ottemperare ai vincoli di servizio pubblico in chiave redditizia e al di fuori della concessione già assegnata. Lo studio di mercato ritiene a tale riguardo che l'associazione tra SNCM e CMN debba quindi proseguire, nell'interesse della SNCM a lungo termine.

(64) Secondo lo studio di mercato, la prosecuzione del contratto di servizio pubblico permetterà alla SNCM e alla CMN, per il traffico di merci da Marsiglia verso la Corsica, di captare l'essenziale della crescita del traffico: […] metri lineari nel 2006, rispetto a 1 490 000 nel 2000. La redditività di questa attività presuppone una gestione rigorosa di un insieme di traghetti e navi mercantili miste gestite dalle due società, con un'ottimizzazione globale del traffico di passeggeri e di merci. Non c'è concorrenza in base ai prezzi che sono controllati nel quadro della concessione di servizio pubblico.

(65) Secondo lo studio di mercato, a seconda che la politica commerciale di Moby Lines diventi più o meno vigorosa sui suoi collegamenti tra l'Italia e la Corsica, la quota dell'Italia nel traffico globale diminuirà dal […] % nel 2001 al […] % nel 2006, nello scenario in cui Moby Lines è molto attiva e dal […] % al […] % nello scenario in cui quest'ultima non investe. La SNCM si posizionerà nella fascia di lusso, con frequenze più numerose e destinazioni più variate (porti corsi secondari) rispetto a Corsica Ferries. La SNCM deve fissarsi un obiettivo di mantenimento della sua quota di mercato di almeno il […] %. Vi sarà un miglioramento dell'equilibrio tra l'offerta e la domanda per la SNCM con un traghetto ritirato nel 2002, una nuova nave mercantile mista e l'ammodernamento di altre due navi mercantili miste. Per Corsica Ferries, il miglioramento dell'equilibrio tra l'offerta e la domanda presuppone la realizzazione di previsioni ambiziose di crescita di attività a due cifre, che, secondo lo studio di mercato, giustificheranno a posteriori l'offerta attuale. In termini di prezzo, il perseguimento di una concorrenza aggressiva di Corsica Ferries obbligherà la SNCM a migliorare la sua produttività.

(*) Segreto d'affari.

([25]) Il conducente accompagna il mezzo pesante durante la traversata. In alcuni casi, un conducente carica il veicolo in partenza e un altro lo scarica all'arrivo. Questo è contabilizzato come traffico accompagnato, in contrapposizione al traffico ro-ro dove il rimorchio viaggia senza motrice.

([26]) Quest'unità corrisponde alla fatturazione degli operatori.

2.2.2. *Servizio del Magreb*

(66) Il servizio del Magreb è costituito da tre micromercati di nicchia relativamente stagni tra loro, sui quali, secondo lo studio di mercato, la SNCM appare in posizione di challenger.

2.2.2.1. Servizio dell'Algeria

(67) Lo studio di mercato segnala che il trasporto aereo rappresenta il 92 % del traffico globale di passeggeri tra la Comunità e l'Algeria. Contrariamente alla Corsica, non esiste una dinamica specifica del trasporto marittimo di passeggeri.

(68) Per il trasporto marittimo, il solo concorrente della SNCM è l'Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV), impresa pubblica algerina, che detiene un quasi-monopolio con una quota di mercato dell'89 %. Sull'Algeria, la quota di mercato del traffico passeggeri della SNCM è pari all'11 %, in forte diminuzione dal 1990, quando raggiungeva il 35 %. La cessazione dei collegamenti da parte della SNCM nel 1995 ([27]), i vincoli amministrativi subiti da questa data e l'assenza di volontà politica di rilanciare questo collegamento spiegano la posizione della SNCM.

(69) L'arrivo di nuovi concorrenti sembra poco probabile a breve termine. Anche se la SNCM resta un agente generale dell'ENTMV nel suo paese d'origine e reciprocamente, la ENTMV ha sviluppato la sua rete in Francia (e negli altri paesi europei) mentre la SNCM sviluppa il suo in Algeria. […]

(70) Secondo le evoluzioni economiche e politiche dell'Algeria, questo mercato dovrebbe registrare una forte crescita: il traffico marittimo di passeggeri dovrebbe situarsi tra […] e […] passeggeri nel 2006, ma, secondo lo studio di mercato, la flotta dell'ENTMV è vecchia e il suo rinnovamento non è garantito. Secondo gli autori dello studio di mercato, l'ordinazione di due nuove navi da parte di ENTMV sembra registrare difficoltà di finanziamento.

(71) La SNCM dispone di un beneficio con la messa in servizio nel 2002, sulle linee del Magreb, del traghetto Île de Beauté, ritirato dal servizio con la Corsica, che farà fronte ad una flotta invecchiata dell'ENTMV. Secondo lo studio di mercato, il successo di questo servizio presuppone il controllo dei costi di gestione, che deve permettere alla SNCM di proporre tariffe interessanti onde riacquistare quote di mercato. Lo studio di mercato sottolinea l'interesse per la SNCM di inserirsi nel collegamento con Orano, segmento di mercato dove essa è ora assente. Secondo lo studio di mercato, la SNCM dovrebbe potere riprendere la sua quota iniziale di mercato del 35 % verso il 2006.

2.2.2.2. Servizio del Marocco

(72) La quota di mercato globale del modo aereo è del 77 %. Questa quota, nettamente più debole che per l'Algeria, si spiega con l'importanza del traffico marittimo di corto raggio, «quasi stradale», attraverso lo Stretto di Gibilterra via il sud della Spagna.

(73) Questo mercato è molto più concorrenziale ed è molto frammentato, con un tasso di crescita del 5 % all'anno per i servizi tra il Marocco e l'Europa, al 95 % in direzione della Spagna, con quote di mercato per i principali soggetti: Comarit 23 %, Transmediterranea 22 %, Comanav 20 %, Euroferrys 18 %, Ferrimaroc 17 %. Molte società marocchine e spagnole sono presenti su questo traffico marittimo di corto raggio: Comanav, Comarit, euroferrys, Ferrimaroc, Limadet, Transmediterranea. Nessuna detiene una quota di mercato superiore al 23 %. La concorrenza è forte, in particolare a livello di prezzi, con navi vecchie già ammortizzate.

(74) Il solo traffico marittimo di lungo raggio è garantito dalla Comanav (da Sète a destinazione di Tangeri o Nador) che detiene quindi una quota di mercato del 100 % su questi collegamenti, pari tuttavia soltanto al 5 % dell'insieme del traffico marittimo.

(75) Come sottolineato dallo studio di mercato, la SNCM è assente per il momento dal traffico marittimo di passeggeri verso il Marocco. Appare auspicabile che la SNCM si posizioni sul traffico di lungo raggio tra la Francia e il Marocco. Puntando ad acquisire una piccola parte del traffico «quasi stradale» (quello che si effettua oggi attraverso il sud della Spagna) anziché sottrarre passeggeri a Comanav, la SNCM potrebbe contribuire a raddoppiare i traffici marittimi di passeggeri dalla Francia, che resterebbero tuttavia ancora marginali rispetto al traffico attraverso lo Stretto di Gibilterra.

2.2.2.3. Servizio della Tunisia

(76) L'aereo mantiene un posto preponderante con una quota di mercato del 96 % per il traffico di passeggeri. L'im-

([27]) In seguito alla presa di ostaggi sul volo Algeri-Parigi nel dicembre 1994.

portanza relativa del traffico turistico in Tunisia spiega questa quota ancora più elevata che in Algeria, in quanto i turisti utilizzano quasi esclusivamente l'aereo.

(77) In modo marittimo, la Tunisia è servita soltanto a partire da due Stati membri: la Francia, da Marsiglia e Tolone, con il 47 % del traffico, e l'Italia, da Livorno e Genova, con il 39 % e dalla Sicilia, con il 14 % del traffico.

(78) Su questo mercato in crescita del 7 % all'anno, il principale soggetto è la Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN) con una quota di mercato del 58 %, seguita dalla SNCM con una quota del 21 %. La CTN dispone di una flotta relativamente moderna e ottimizza il suo utilizzo a partire dalle linee che opera dalla Francia e l'Italia. Gli altri concorrenti sono: Linee Lauro, Tirrenia e Ustica Lines (queste ultime due operano soltanto in partenza della Sicilia).

(79) Su tutti questi collegamenti marittimi, esiste un grado di concorrenza diverso a seconda dello Stato membro interessato: la CTN pubblica tariffe in partenza dall'Italia il 30 % meno elevate che in partenza dalla Francia, per tragitti della stessa durata. Invece, la CTN e la SNCM pubblicano tariffe identiche in partenza dalla Francia.

(80) Nel 2000 la quota di mercato della SNCM sul traffico marittimo di passeggeri verso la Tunisia era pari al 21 %. Questa quota è diminuita in quanto la crescita del traffico è stata assorbita dalla CTN. Soltanto sui collegamenti tra la Francia e la Tunisia, la quota di mercato della SNCM è del 50 %. La migliore possibilità di aumento della quota di mercato globale della SNCM presuppone l'introduzione di un servizio della Tunisia a partire dall'Italia, a condizione di potere offrire tariffe competitive.

(81) Secondo lo studio di mercato, il traffico marittimo verso la Tunisia continuerà a crescere fino a raggiungere più di […] passeggeri nel 2006. La presenza della SNCM in partenza dall'Italia le permetterà di aumentare anche la sua quota di mercato: lo studio di mercato considera realistico l'obiettivo dichiarato dalla SNCM di raggiungere il […] % del mercato nel 2006.

2.2.3. *Equilibrio tra l'offerta e la domanda*

(82) Un esame rapido dei dati grezzi dell'offerta e della domanda potrebbe far concludere che su tutti questi collegamenti esiste sovraccapacità. Secondo lo studio di mercato, la realtà è più sfumata.

(83) L'offerta marittima non è adattabile esattamente alla domanda. Nei collegamenti con la Corsica, l'unità minima è la nave mercantile mista che offre tra 200 e 500 posti passeggeri. Nei collegamenti con il Magreb, traghetti con meno di 1 500-2 000 posti non esistono praticamente più. L'offerta è quindi per una linea regolare di 1 000-2 000 posti alla settimana.

(84) La forte stagionalità ([28]), con traffici mensili o quotidiani ([29]) di punta che possono raggiungere dieci volte quelli del mese più calmo, esige dagli operatori una flotta idonea ad assorbire i picchi. Nei soli mesi di luglio e agosto è in generale realizzata la metà del fatturato. Esiste inoltre uno squilibrio secondo il senso del tragitto, anche in periodo di punta. Ad esempio, all'inizio di luglio la direzione continente-Corsica registra un picco mentre il ritorno verso il continente avviene quasi a vuoto. Il fenomeno è invertito alla fine di agosto. Durante alcuni fine settimana, in estate o in prossimità di feste, la flotta di tutti gli armatori che collegano la Corsica non basta ad assorbire le punte di traffico dei passeggeri.

(85) Per il servizio della Corsica (in particolare i porti secondari), a causa dell'insoddisfacente infrastruttura di trasporto dell'isola, i vincoli di servizio pubblico creano di fatto un'offerta di posti sovradimensionata rispetto alla domanda in bassa stagione. D'altra parte, tutti gli operatori praticano la vendita detta «esclusiva» ([30]) per i posti in cabina, cosa che riduce fortemente i coefficienti evidenti di occupazione delle navi.

(86) D'altra parte, Corsica Ferries ha avviato nel 2001 una politica aggressiva di conquista di quote di mercato proponendo un'offerta sovradimensionata per uno o due anni onde attirare una nuova clientela.

(87) Lo studio di mercato conclude quindi che non ci sono sovraccapacità strutturali sui collegamenti tra l'Europa continentale e la Corsica né su quelli verso il Magreb e che l'eccedenza evidente d'offerta di posti è intrinsecamente legata alla natura e alle caratteristiche proprie dell'attività in questione.

2.3. **Il piano di ristrutturazione**

(88) Il piano di ristrutturazione prevede, da un lato, una parte operativa che comprende la vendita di quattro navi, la chiusura di due filiali, riduzioni di personale,

([28]) Cfr. a questo riguardo il consideranto 52.
([29]) Esistono inoltre forti variazioni settimanali nella domanda di trasporto marittimo (punte di fine settimana).
([30]) Possibilità per una, due o tre persone di occupare una cabina prevista per quattro.

diminuzione dei servizi verso la Corsica e rafforzamento di quelli verso il Magreb e, dall'altro, una parte finanziaria che comprende il rimborso, tramite ricapitalizzazione, di una parte dei debiti a carico della SNCM. Il piano di ristrutturazione della SNCM ([31]) presentato dalle autorità francesi è costituito, oltre alla notifica iniziale, da un insieme di documenti considerati alla sezione 1.1 e trasmessi alla Commissione sia prima che a seguito dell'avvio di procedura. Costituiscono un insieme la cui sostanza è descritta più in dettaglio nella presente sezione.

(89) In seguito alle osservazioni formulate dalla Commissione nella sua decisione del 19 agosto 2002, le autorità francesi — nella loro lettera del 31 gennaio 2003 — hanno descritto i miglioramenti apportati al piano di ristrutturazione sui punti seguenti:

— impegni e precisazioni sulla politica salariale,

— un piano di riduzione dei costi negli acquisti intermedi,

— un impegno che la SNCM non sarà all'origine di una guerra tariffaria con i suoi concorrenti sulla Corsica.

2.3.1. *Analisi dei diversi fattori che hanno messo la società in difficoltà finanziaria*

(90) Le autorità francesi hanno citato quattro fattori per spiegare le difficoltà finanziarie della società:

— dal 1996 la SNCM deve affrontare una concorrenza tra la Corsica e la Francia continentale, cosa che la società pubblica non aveva mai conosciuto in passato e che ha comportato per la società disavanzi cronici di esercizio, tenuto conto della rigidità delle convenzioni di servizio pubblico dell'epoca,

— la SNCM, legata dai suoi obblighi di servizio pubblico tra il 1976 e il 2001, ha dovuto d'altra parte subire due shock esterni: la sospensione dei collegamenti marittimi con l'Algeria nel 1995 e il forte calo dell'afflusso verso la Corsica nel 1995 e nel 1996,

— la SNCM «è stata esposta a rivendicazioni sociali pesanti e a conflitti che penalizzano la sua economia e rallentano il suo sviluppo»,

— il suo sviluppo sarebbe stato perturbato dalle vicende giudiziarie dinanzi alla giurisdizione amministrativa francese in relazione all'attribuzione del contratto di delega di servizio pubblico.

(91) La Commissione nota d'altra parte che le autorità francesi non hanno potuto quantificare il contributo di questi fattori alle perdite di esercizio della società e che non hanno neppure cercato di appurare, mediante un controllo analitico dei costi, se esistevano altre cause all'origine delle perdite.

(92) In risposta all'argomentazione avanzata nella decisione del 19 agosto 2002 secondo la quale la politica di acquisto di navi avrebbe potuto avere un impatto sui conti della SNCM e comportare difficoltà ([32]), lo Stato francese ha trasmesso, nella sua lettera dell'8 ottobre 2002, le considerazioni seguenti alla Commissione.

(93) Secondo le autorità francesi, procedendo a questi rinnovi, la SNCM non ha fatto che iscriversi in un movimento generale di ammodernamento della flotta nel Mediterraneo mettendosi in situazione di potere continuare a operare i suoi collegamenti su questi mercati senza rischio eccessivo di marginalizzazione. Le autorità francesi sottolineano che le flotte degli altri grandi armamenti mediterranei sono evolute qualitativamente: Corsica Ferries, Grimaldi, Tirrenia, Moby Lines, Trasmed e CTN in particolare si sono dotate e continuano a dotarsi di navi veloci di media o grande capacità e di navi traghetto sempre meglio equipaggiate.

(94) Per le autorità francesi, rinnovando molte delle sue navi, la SNCM non ha fatto che rispondere all'obiettivo strategico chiaro che si imponeva: un servizio di qualità in partenza da Marsiglia, corrispondente alle caratteristiche di questa linea e alle aspettative della Corsica, autorità concedente del servizio pubblico, e un servizio di navette rapide in partenza da Nizza.

(95) Secondo le autorità francesi, i risultati commerciali ottenuti da queste navi sarebbero stati probanti. A Nizza, le navi veloci (NGV) della SNCM, con «Corsica Express» di Corsica Ferries, hanno fatto crescere significativamente il traffico marittimo sul collegamento Nizza-Corsica: da 304 000 passeggeri nel 1995 a 780 000 passeggeri —

([31]) Questo piano è stato denominato «progetto industriale» dalla direzione della società. È stato adottato il 17 dicembre 2001 dal consiglio d'amministrazione della SNCM.

([32]) Decisione del 19 agosto 2002: «I dubbi della Commissione sono rafforzati dal programma ambizioso della SNCM di acquisto di navi per il rinnovo della sua flotta, mentre i risultati di esercizio del gruppo sono restati relativamente deboli sul periodo 1997-2001.»

di cui 550 000 su navi veloci — nel 2001. I tassi di riempimento in estate della Napoléon Bonaparte, dimostrano il suo successo, anche dopo l'arrivo di Corsica Ferries a Tolone nel 2002 ([33]). Il livello qualitativo offerto da questa nave ha d'altra parte permesso alla SNCM di difendere, o anche migliorare le sue entrate unitarie su questo segmento in un universo estremamente concorrenziale, marcato da un calo dei prezzi.

(96) Secondo le autorità francesi, «la concomitanza dello sviluppo della concorrenza e dell'attuazione di questo rinnovo di flotta» avrebbe condotto la SNCM ad una situazione finanziaria difficile senza che esistesse per la società una via alternativa.

2.3.2. *Riduzione di capacità*

(97) Nel suo piano di ristrutturazione, la SNCM ha previsto di disarmare e vendere quattro delle sue navi nel 2002:

— Napoléon ([34]),

— Liberté,

— Monte Rotondo,

— NGV Asco.

(98) Tutte queste navi, eccetto l'Asco, sono oggi vendute. A queste cessioni si aggiunge la cessione in corso della Southern Trader, nave noleggiata a termine dalla SMIP, una delle filiali della SNCM.

(99) Il prodotto previsto da queste cessioni era di 40 milioni di EUR, cioè un apporto di liquidità (prodotto netto di cessione) di 21 milioni di EUR tenuto conto dei rimborsi residui. Le navi Monte Rotondo e Napoléon sono state cedute nel 2002 per […] milioni di EUR di prodotto netto di cessione e […] milioni di EUR di plusvalenza contabile. Le navi Liberté e Southern Trader ([35]) sono o saranno state cedute nel 2003 per un prodotto netto di cessione e una plusvalenza contabile di […] milioni di EUR. Il totale dei prodotti netti di cessioni di queste quattro navi è risultato superiore di 1,2 milioni di EUR alle ipotesi. La NGV Asco, prevista per […] milioni di EUR in prodotto netto di cessione e […] milioni di EUR in plusvalenza contabile, non è stata ancora ceduta.

(100) Queste cessioni sono state parzialmente compensate dall'arrivo della nave traghetto Danielle Casanova, finanziata in leasing, nel giugno 2002, della nave mercantile mista Paglia Orba, trasformata nel 2002 e consegnata nel 2003 per adattarla alle sue missioni, e quella della nave mercantile mista Pascal Paoli, ordinata nel gennaio 2001, anch'essa finanziata in leasing, e consegnata nel maggio 2003.

(101) Parallelamente, la società aveva previsto nel suo piano di ristrutturazione di cedere gli attivi immobiliari delle sue filiali (uffici a Marsiglia) che sono stati effettivamente ceduti nel 2003 per 12 milioni di EUR di prodotto netto di cessione e per una plusvalenza contabile di 5,1 milioni di EUR.

2.3.3. *Riorganizzazione dei servizi*

(102) La riduzione, a partire dal 2002, dell'attività di servizio pubblico e la progressione della pressione concorrenziale conducono la SNCM a ridurre sensibilmente la sua offerta.

(103) Il piano di ristrutturazione prevede quindi una diminuzione del numero di traversate da 4 138 nel 2001 (3 835 per la SNCM e 303 per Corsica Marittima) a 3 410 nel 2003, cioè un calo globale del 18 %, con le modifiche seguenti dei servizi:

— l'adattamento dei servizi tra Marsiglia e la Corsica alle esigenze del nuovo capitolato d'oneri del contratto di servizio pubblico,

— un ritiro del servizio tra Tolone e la Corsica ([36]), dato che i collegamenti possono essere occasionalmente serviti in funzione della disponibilità delle navi Napoléon Bonaparte e Danielle Casanova in occasione del periodo tampone previsto per regolare i ritardi sulle rotazioni tra Marsiglia e la Corsica,

([33]) Ad esempio, nel 2002 le percentuali di occupazione passeggeri o automobili sono state le seguenti:

(in %)

Fine settimana	Passeggeri	Automobili
dal 28.6 al 30.6	78,7	72,2
dal 26.7 al 28.7	84,6	82,0
dal 2.8 al 4.8	102,8	96,7
dal 30.8 al 2.9	100,1	94,8

([34]) Da non confondere con la Napoléon Bonaparte che è un'altra nave della flotta della SNCM.

([35]) Southern Trader è attualmente oggetto di una promessa di vendita.

([36]) Nel 2002 saranno state effettuate 83 traversate rispetto a 187 nel 2001.

— la riduzione dei servizi tra Nizza e la Corsica ([37]),

— la chiusura della linea Livorno-Bastia con materiale dedicato ([38]),

— il rafforzamento del servizio dell'Algeria e della Tunisia con le navi seguenti: la Méditerranée, l'Île de Beauté e la Corse,

— la sospensione del servizio tra Genova e Tunisi.

(104) Generalmente e come mostra la tabella 3, il piano di ristrutturazione mira a ridurre il numero di traversate del 18 % e l'offerta di posti del 28 %, prevedendo in particolare:

— diminuzioni rispettive del 20 % e del 37 % sul servizio della Corsica,

— aumenti rispettivi del 23 % e del 43 % sul servizio del Magreb.

TABELLA 3

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 parziale Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	2 154 000
Magreb	302	372	444 000	635 000	0	0
Totale	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	2 154 000

(105) L'orientamento al Magreb genererà per la società oneri supplementari di 9 milioni di EUR, di cui 6 milioni di EUR per adattamenti tecnici sulla Danielle Casanova e sull'Île de Beauté e 3 milioni di EUR per le spese commerciali relative alla promozione dei nuovi servizi.

2.3.4. *Soppressione di filiali*

(106) La SNCM ha intrapreso nel quadro del suo piano di ristrutturazione di chiudere, fin dal gennaio 2002, due delle sue filiali che erano diventate senza oggetto in seguito alla riorganizzazione dei servizi. Si tratta della Compagnie Maritime Toulonnaise che garantiva le prestazioni a terra a Tolone e della società Corsica Marittima che garantiva i collegamenti tra la Corsica e l'Italia. Le scarse attività residue di queste società saranno direttamente garantite dalla SNCM.

2.3.5. *Riduzione degli oneri di personale*

(107) Il piano di ristrutturazione ha previsto di ridurre l'organico da 2 430 a 2 130 dipendenti nel 2003, sulla base delle previsioni seguenti:

— calo della flotta (riduzione di […] posti di lavoro a tempo pieno),

— guadagno di produttività degli equipaggi (riduzione di […] posti di lavoro),

— effetti del passaggio alla settimana di 35 ore (aumento di […] posti di lavoro),

— sviluppo delle nuove attività «turistiche» (aumento di […] posti di lavoro),

— riduzione dei dipendenti a terra grazie a partenze naturali o anticipate e a congedi di mobilità (riduzione di […] posti di lavoro).

(108) Le riduzioni di organico saranno operate grazie a partenze naturali o anticipate su base di criteri d'età (cessazione anticipata di attività), di congedi di mobilità e della non sostituzione di contratti a durata determinata. Dovrebbero tuttavia rappresentare un costo stimato di 20,4 milioni di EUR per la SNCM.

(109) I dati forniti dalle autorità francesi mostrano la seguente evoluzione prevista della produttività:

([37]) Nel 2002 saranno state effettuate 1 157 traversate rispetto a 1 345 nel 2001.

([38]) Nel 2002 Corsica Marittima ha effettuato soltanto 54 traversate con 9 400 passeggeri rispetto a 290 traversate con 64 000 passeggeri nel 2001.

TABELLA 4

Evoluzione prevista della produttività della SNCM

	2001		2004	
Passeggeri Corsica	1 376 000		[…]	[…]
Passeggeri Magreb (coefficiente 3) ([39])	495 000	(165 000 × 3)	[…]	[…]
Trasporto (coefficiente 0,5)	408 000	(816 000 × 0,5)	[…]	[…]
Totale UT	2 279 000		2 353 000	
Organico ETP	2 430		2 130	
Produttività (UT/ETP)	938		1 105	
Crescita della produttività			+ 17,8 %	

(110) La produttività del personale sembra in progresso del 17,8 % mentre l'impresa deve inoltre annullare gli effetti negativi di un calo iniziale di attività nel 2002-2003 e, di conseguenza, della copertura meno buona delle spese fisse che genera.

(111) In seguito alla decisione del 19 agosto 2002, le autorità francesi — con lettera del 10 febbraio 2003 — hanno apportato precisazioni complementari sul controllo delle spese di personale:

— per il personale navigante, nessun aumento generale è intervenuto dal 1999, le retribuzioni medie sono progredite soltanto tra lo 0,8 e l'1 % l'anno dal 2000; la retribuzione media del personale navigante della SNCM (33 345 EUR l'anno), era anche nella media delle retribuzioni constatate presso tre altri armatori francesi,

— per il personale sedentario, dal 2000 le retribuzioni medie sono progredite dall'1,7 al 2 % all'anno, principalmente a causa degli slittamenti di anzianità e tecnicità ([40]), poiché gli aumenti generali si sono limitati allo 0,06 %, 0,75 % e 0,77 % rispettivamente per gli anni 2000, 2001 e 2003.

([39]) Le unità di traffico (UT) sono state stabilite sulla base del loro contributo unitario in termini di profitto netto. Il passeggero (compreso il suo veicolo) sulla linea della Corsica funge da riferimento (1) a questa unità di traffico. Dato che il profitto unitario del Magreb è tre volte superiore a quello della Corsica (viaggio due volte più lungo e nessuna compensazione finanziaria), il peso relativo delle unità di tempo ne risulta meccanicamente aumentato.

([40]) Questi aumenti di retribuzione corrispondono all'effetto meccanico dell'anzianità del personale o delle qualifiche supplementari che acquisisce e per le quali le convenzioni collettive o accordi d'impresa prevedono aumenti automatici.

(112) Globalmente, gli oneri di personale sono scesi da 116,9 milioni di EUR nel 2001 a 114,4 milioni di EUR nel 2002. L'organico ha seguito la stessa tendenza, passando da 2 423 a 2 392 dipendenti equivalenti a tempo pieno. Le misure ricordate ai consideranto 107 e 108 devono permettere di ridurre gli oneri riguardanti l'equipaggio da 61,8 milioni di EUR nel 2001 a […] milioni di EUR in media nel periodo 2003-2006. Gli oneri a terra passerebbero da 50,3 milioni di EUR nel 2001 a […] milioni di EUR nello stesso periodo.

2.3.6. *Riduzione dei costi di acquisto dei consumi intermedi*

(113) Nella loro lettera del 10 febbraio 2003, le autorità francesi hanno rafforzato il piano di ristrutturazione assumendo impegni più fermi sul controllo dei consumi intermedi. La SNCM ha così intrapreso azioni precise con l'aiuto di consulenti specializzati:

— la prima azione, intitolata «comperiamo meglio», mira a controllare meglio i costi di acquisto attraverso una migliore gestione della funzione acquisti, mediante la formazione del personale implicato, la ridefinizione del fabbisogno e nuovi negoziati con i fornitori. Gli utili previsti per l'intero 2003 ammontano a 3 milioni di EUR su un totale di 73 milioni di EUR di acquisti nel 2001. Alla fine di settembre 2002 erano stati registrati utili, sempre sull'intero anno, di 1,6 milioni di EUR,

— la seconda azione, intitolata «consumiamo meno», mira a ridurre i consumi, particolarmente a bordo delle navi, mantenendo costanti altri fattori (prestazione di acquisto, attività). Include l'assunzione da parte degli equipaggi di alcuni lavori di manuten-

zione prima dati all'esterno e il controllo di 17 voci di spesa con azioni mirate di riduzione dei consumi condotte con il personale interessato. Gli utili previsti sull'intero anno sono di 2 milioni di EUR; è stato precisato che a fine settembre 2002 erano stati registrati utili di 340 000 EUR grazie a investimenti di 158 000 EUR (rendimento di capitale investito in meno di 6 mesi).

(114) Queste azioni e la riduzione della flotta hanno già permesso di ricondurre — tra il 2001 e il 2002 — le spese di manutenzione da 26,9 a 23 milioni di EUR.

2.3.7. *Politica tariffaria*

(115) Nella loro lettera del 10 febbraio 2003, le autorità francesi si sono formalmente impegnate ([41]), conformemente alle aspettative espresse dalla Commissione nella sua decisione del 19 agosto 2002, a che la SNCM non sia all'origine di una guerra tariffaria, in altri termini non diventi «price leader» sulla Corsica. Hanno chiesto di abbinare questo impegno ai commenti seguenti.

(116) Le autorità francesi segnalano 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 ad un calo delle sue entrate,

— alle sue pratiche abituali e al suo know-how».

(117) Secondo le autorità francesi, i mezzi nautici di cui si è dotata la SNCM sono quelli di una politica di offerta di qualità verso la fascia di lusso (haut de gamme). Queste scelte, in gran parte indotte dalle esigenze dei capitolati d'oneri successivi del servizio pubblico marittimo tra la Corsica e la Francia continentale e dall'osservazione delle aspettative della clientela insulare, non sono compatibili con una politica tariffaria di prezzi bassi.

(118) La SNCM continuerà quindi ad attuare una politica commerciale principalmente indirizzata alle categorie socioprofessionali di livello superiore alla media e a praticare prezzi che corrispondono alla qualità delle sue prestazioni. Sarebbe incoerente da parte sua impegnarsi, con gli oneri afferenti a queste prestazioni, al livello tariffario del suo concorrente. Le indagini tra la clientela indicano l'importanza del criterio di prezzo nelle scelte intermodali e intramodali dei clienti. Secondo queste, il 90 % dei clienti di Corsica Ferries ha scelto questa società per ragioni di prezzo. La SNCM ha sempre relativizzato il peso di questo criterio e ha tentato di valorizzare gli altri criteri di scelta, come la comodità, le facilità d'accesso, la disponibilità.

(119) Secondo le autorità francesi, l'atteggiamento della SNCM negli ultimi anni è sempre stato di cercare di reagire agli attacchi tariffari di Corsica Ferries per limitare il calo delle sue quote di mercato. Le tariffe della SNCM per la stagione 2002 trasmesse alla Commissione mostrano che l'offerta media tariffaria della SNCM è superiore a quella di Corsica Ferries.

(120) Secondo le autorità francesi, la cronologia delle decisioni mostra chiaramente che la politica tariffaria della SNCM si è limitata a reagire alle offerte di Corsica Ferries: lancio dell'offerta tariffaria di Corsica Ferries il 15 gennaio 2002, seguito dall'avviso dell'offerta tariffaria della SNCM il 5 febbraio 2002.

(121) Quanto al trasporto merci, le tariffe applicate sono, più o meno, quelle prescritte dal capitolato d'oneri della delega di servizio pubblico e riguardano, in modo identico, la SNCM e il suo partner, la CMN.

(122) Secondo le autorità francesi, la qualità di «price-leadership» può misurarsi alla luce del profitto unitario medio. Quando — nel 2002 — la SNCM ha risposto all'attacco tariffario di Corsica Ferries introducendo tariffe speciali, determinate in base a detto metodo, il suo profitto unitario medio per passeggero sulle tratte da Marsiglia e Tolone è passato da 73,69 EUR nel 2001 a 74,26 EUR nel 2002.

(123) La concorrenza tra la SNCM e Corsica Ferries a Nizza è frontale e riguarda prodotti molto affini con navi veloci completate da traghetti giornalieri o notturni. Secondo le autorità francesi, nel 2002 la SNCM non ha avuto altra scelta che avvicinare la sua griglia a quella del suo concorrente e valorizzare i prodotti attraenti particolari di cui può disporre.

2.3.8. *Determinazione dell'importo della ricapitalizzazione*

(124) Le autorità francesi prevedono di iniettare 76 milioni di EUR di fondi propri nella SNCM per un aumento di capitale che sarà sottoscritto dalla CGMF, società detenuta al 100 % dallo Stato francese e che detiene l'80 % della SNCM. Questo conferimento di capitale ha lo scopo, da un lato, di finanziare le misure operative di

([41]) A questo riguardo, cfr. anche i commenti delle autorità francesi sulle osservazioni di Corsica Ferries, alla sezione 4.1.

ristrutturazione, e dall'altro, di ridurre il livello troppo elevato di debiti che l'impresa da sola non potrebbe affrontare con i suoi mezzi, anche considerando le future compensazioni finanziarie previste dal contratto di delega di servizio pubblico.

(125) Le autorità francesi hanno presentato tre metodi di calcolo per determinare il fabbisogno di fondi propri della SNCM e hanno preso in considerazione la cifra meno elevata dei tre approcci.

2.3.8.1. Metodo basato sui costi sostenuti dalla SNCM

(126) Questo primo metodo consiste nell'aggiungere i costi dell'insieme delle misure di ristrutturazione. Permette di determinare un fabbisogno di finanziamento di 90,9 milioni di EUR, prendendo in considerazione:

— le perdite cumulate dal 1991 al 2001, cioè 41,7 milioni di EUR ([42]),

— il calo della risorsa costituita dagli ammortamenti anticipati tra queste stesse date, cioè 24 milioni di EUR ([43]),

— la plusvalenza di cessione generata in occasione di questa ristrutturazione, cioè 21 milioni di EUR, che riduce le necessità di finanziamento,

— l'effetto cumulato degli oneri di ristrutturazione che ammonta a 46,2 milioni di EUR così dettagliati,

— il piano sociale di ristrutturazione propriamente detto, cioè 20,4 milioni di EUR,

— le spese di disarmo delle navi in vendita, cioè 1,8 milioni di EUR,

— i costi di riorientamento dell'attività verso il Magreb, cioè 9 milioni di EUR,

— il deprezzamento della NGV Liamone, cioè 15 milioni di EUR.

([42]) Cioè – 29 milioni di EUR (190 milioni di FRF) dal 1991 al 1999, cifra convalidata dalla Commissione nella sua decisione 2002/149/CE del 30 ottobre 2001 riguardante gli aiuti di Stato versati dalla Francia alla Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (GU L 50 del 21.2.2002, pag. 66), – 6,1 milioni di EUR a titolo del 2000 e – 6,6 milioni di EUR, prima delle spese di ristrutturazione, a titolo del 2001.

([43]) La voce scende da 86 a 62 milioni di EUR al bilancio sul periodo, esprimendo l'allungamento da 12 a 20 anni del periodo d'ammortamento, il minore ricorso a questa risorsa e il ricorso al leasing per le ultime unità consegnate.

2.3.8.2. Metodo basato sui fondi propri necessari per garantire il finanziamento della flotta esistente

(127) Il secondo metodo consiste nel determinare quale sarebbe l'importo dei fondi propri richiesti da istituti bancari per tutta la flotta, tenuto conto che questi ultimi richiedono in generale per finanziare l'acquisto di una nave fondi propri che corrispondono al 20-25 % del valore della nave. Il calcolo effettuato dalle autorità francesi, sulla base di un costo d'acquisizione storica della flotta di 843 milioni di EUR, porta a un fabbisogno di fondi propri tra 157 e 196 milioni di EUR. Deduzione fatta dei fondi propri esistenti alla fine del 2001, si arriva a un fabbisogno di ricapitalizzazione tra 101 e 140 milioni di EUR.

2.3.8.3. Metodo basato su un raffronto con il livello della capitalizzazione di altre società marittime simili

(128) Quest'ultimo metodo consiste nel calcolare il fabbisogno di finanziamento sulla base del rapporto medio fondi propri/debiti finanziari constatato nel 2000 presso cinque società marittime europee. Anche se i bilanci di queste imprese presentano forti disparità, la media ripresa dalle autorità francesi si situa al 79 %. Le autorità francesi sostengono che il modello finanziario arriva ad una media del 77 % sul periodo 2002-2007, e prima dei dividendi, con fondi propri che raggiungerebbero 169 milioni di EUR nel 2007. Le autorità francesi fanno osservare che tale livello di fondi propri dovrebbe precisamente essere ottenuto con l'ausilio di questa ricapitalizzazione di 76 milioni di EUR nel 2002 e grazie al successo delle azioni previste al piano di ristrutturazione.

(129) Nella loro lettera del 3 luglio 2002, le autorità francesi avevano allargato il gruppo di imprese marittime a due nuove società, cosa che permetteva di raggiungere un rapporto medio fondi propri/debiti finanziari dell'83 % anziché del 79 %.

(130) Essendo il risultato più basso dei tre metodi, questa cifra di 76 milioni di EUR è stata quindi presa in considerazione dalle autorità francesi per determinare l'importo della ricapitalizzazione.

2.4. **Risultati previsti dell'aiuto alla ristrutturazione**

(131) Le autorità francesi hanno esaminato non soltanto i risultati previsti del piano di ristrutturazione secondo

vari scenari, ma anche le conseguenze oltre il 2007 di una riduzione degli obblighi di servizio pubblico.

2.4.1. *Risultati previsionali del piano di ristrutturazione*

(132) Le autorità francesi hanno studiato la possibile evoluzione della situazione finanziaria della SNCM secondo tre scenari diversi riassunti alla tabella 5: uno scenario ottimista, uno scenario pessimista, e uno scenario medio corrispondente al piano di ristrutturazione preso in considerazione.

2.4.1.1. Scenario ottimista

(133) Circa il servizio della Corsica, questo scenario prevede un aumento dell'attrattiva dell'isola grazie a politiche di investimento e di comunicazione. L'isola permane una meta turistica privilegiata. La quota del modo marittimo aumenta rispetto all'aereo (soggiorno più lungo in famiglia con automobile) e il trasporto marittimo francese beneficia della frequenza e della varietà dei servizi proposti.

(134) Ne risulta una buona tenuta sia dei prezzi che del volume di traffico che si traduce in entrate nette più elevate del previsto, ma l'aumento sul servizio Nizza-Corsica è limitato dalle capacità ridotte predisposte dalla SNCM.

(135) Circa il servizio del Magreb, questo scenario non prevede alcun rischio principale atto a perturbare la tendenza di crescita dei mercati del Magreb. Il miglioramento dell'offerta, qualitativa e quantitativa, unita ad un mercato in crescita più forte, permette alla SNCM di contemplare un profitto netto superiore alle previsioni del piano di ristrutturazione, principalmente in alta stagione. Anche in questo caso, la capacità offerta in periodo di punta limita le possibilità di crescita.

(136) La SNCM ha preso in considerazione, nel suo piano di ristrutturazione, la vendita di metà delle capacità offerte. In quest'ipotesi, grazie alla notorietà crescente e alle referenze della SNCM sui mercati in espansione delle minicrociere e del turismo di affari, come pure agli effetti benefici legati all'arrivo di una nuova nave e a un'offerta conseguente che permette di raggiungere obiettivi finora inaccessibili, la SNCM potrebbe commercializzare i due terzi delle nicchie possibili. Lo scenario ottimista porterebbe ad un miglioramento:

— del risultato corrente che passa, in media, da […] milioni di EUR a […] milioni di EUR,

— dei fondi propri in fine di periodo che passano da […] milioni di EUR a […] milioni di EUR.

2.4.1.2. Scenario pessimista

(137) Questo scenario corrisponde ad un degrado della situazione economica e sociale in Francia. Gli scambi con la Corsica e il Magreb ristagnano. Il traffico è più debole del previsto.

(138) In tale scenario, la SNCM potrebbe commercializzare soltanto un terzo delle nicchie possibili. Questa evoluzione negativa dei traffici si accompagna, fin dal 2003, ad un aumento del 9 % del prezzo del combustibile. Questo scenario condurrebbe ad un deterioramento:

— del risultato corrente che passa, in media, da […] milioni di EUR a […] milioni di EUR,

— fondi propri a fine esercizio che passano da […] milioni di EUR a […] milioni di EUR. In questo scenario, la SNCM sostituisce l'Île de Beauté con una nave di seconda mano, non sostituisce la Corse e prolunga l'attività di quest'ultima.

2.4.1.3. Esame dei vari scenari

(139) Gli scenari ottimisti e pessimisti possono sembrare poco differenziati, ma bisogna precisare i punti seguenti:

— da un lato, le ipotesi considerate in materia di traffico permettono di rispettare gli obiettivi del piano di ristrutturazione senza rimettere in discussione il programma dei servizi, né la flotta impegnata. Un calo o un aumento di traffico più importante condurrebbero a situarsi fuori di questo quadro e a elaborare altre combinazioni di servizi e quindi di composizione della flotta. Se dovesse in particolare risultare una perturbazione dell'economia della

delega di servizio pubblico, la clausola di salvaguardia prevista nel contratto di delega di servizio pubblico sarebbe eventualmente applicata, con una corrispondente ridefinizione del servizio,

— dall'altro, i servizi verso la Corsica e verso il Magreb obbediscono a logiche di funzionamento diverse. Le loro evoluzioni possono essere convergenti o divergenti. Il mercato corso può essere dipendente dalla situazione sull'isola. Eventi brutali possono repentinamente rimettere in discussione la progressione degli scambi con l'Algeria. Il mercato tunisino sembra più stabile, ma vi è una concorrenza forte. Riassumendo, la probabilità che tutti questi mercati evolvono simultaneamente nello stesso senso è bassa. Le ipotesi proposte sembrano quindi globalmente costituire una forcella abbastanza rappresentativa delle evoluzioni possibili.

(140) I conti di esercizio previsionali degli scenari ottimista e pessimista sono stati realizzati ad offerta costante per fare chiaramente apparire gli effetti delle evoluzioni possibili della congiuntura. Ovviamente, pur restando nel quadro generale prescelto, cioè 11 navi e il mantenimento delle linee in esercizio, l'impresa sintonizzerà meglio la sua offerta sulla domanda per preservare il suo equilibrio. Questo potrebbe essere il caso nello scenario pessimista sulle reti Nizza/Corsica e Magreb. Alcune misure possibili sono indicate come esempio:

— esercizio in giugno e settembre della piccola nave veloce (NGV) in modo accelerato in sostituzione della Liamone: miglioramento del risultato di […] milioni di EUR,

— riduzione del numero di navi adoperate alcune settimane d'inverno: miglioramento del risultato di […] milioni di EUR,

— sull'Algeria, riduzione del numero di viaggi in bassa stagione (ogni due settimane): miglioramento del risultato di […] milioni di EUR.

TABELLA 5

Ipotesi prese in considerazione nel quadro degli scenari

		Scenario pessimista	Scenario del piano di ristrutturazione	Scenario ottimista
Mercato marittimo in partenza dalla Francia	Corsica	[…]	[…]	[…]
	Algeria	[…]	[…]	[…]
	Tunisia	[…]	[…]	[…]
Traffico SNCM di passeggeri	Marsiglia/Corsica	[…]	[…]	[…]
	Tolone/Corsica	[…]	[…]	[…]
	Golfo di Genova	[…]	[…]	[…]
	Magreb	[…]	[…]	[…]
Entrate nette medie della SNCM nel periodo 2003-2006 (in milioni di EUR)	Marsiglia/Corsica	[…]	[…]	[…]
	Tolone/Corsica	[…]	[…]	[…]
	Golfo di Genova	[…]	[…]	[…]
	Algeria	[…]	[…]	[…]
	Tunisia	[…]	[…]	[…]
	Attività turistica marittima	[…]	[…]	[…]

(141) I vari scenari arrivano alle simulazioni seguenti che le autorità francesi hanno trasmesso alla Commissione. Queste simulazioni dimostrano che la SNCM dovrebbe giungere alla redditività nelle tre alternative.

TABELLA 6

Evoluzione dei principali indicatori finanziari della SNCM

		Scenario pessimista	Scenario del piano di ristrutturazione	Scenario ottimista
Media 2003-2006	Traffico passeggeri	[…]	[…]	[…]
	Traffico macchine	[…]	[…]	[…]
	Traffico merci (ml)	[…]	[…]	[…]
	Margine lordo di esercizio (in migliaia di EUR)	[…]	[…]	[…]
	Compensazione finanziaria (in migliaia di EUR)	[…]	[…]	[…]
	Risultato corrente (in migliaia di EUR)	[…]	[…]	[…]
2007 (in milioni di EUR)	Capitali propri	[…]	[…]	[…]
	Indebitamento globale	[…]	[…]	[…]
	Rapporto [a] fondi propri/ (prestiti + leasing – tesoreria)	[…]	[…]	[…]

[a] Questo rapporto tiene conto degli acquisti in leasing di alcune navi.

2.4.1.4. Probabile evoluzione della situazione finanziaria della SNCM nello scenario preso in considerazione

(142) Le autorità francesi hanno presentato nel loro piano di ristrutturazione un modello finanziario più dettagliato per il periodo 2002-2007, sulla base dello scenario medio preso in considerazione, sulla base di ipotesi relativamente conservatrici: crescita previsionale del prodotto interno lordo: 1,5 %, tasso dei prestiti: 5,5 %, tasso dei prodotti finanziari: 4,5 % e tasso dei debiti a breve termine: 5 %. Questo modello, riprodotto alla tabella 7, dà le previsioni per i conti di risultati e i bilanci per i prossimi sei anni (2002-2007). Mostra, tra l'altro, un ritorno a risultati correnti positivi fin dal 2003.

TABELLA 7

Modello finanziario per il periodo 2002-2007

(in milioni di EUR)

	2000 Realizzato	2001 Realizzato	2002 Piano	2002 Realizzato	2003 Piano	2004 Piano	2005 Piano	2006 Piano	2007 Piano
Fatturato	204,9	204,1	178	205,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sovvenzioni di esercizio	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 (leasing escluso)	135,8	134,5	67,7	144,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rapporti finanziari									
Risultato corrente/ CA+sovvenzioni	– 5 %	– 2 %	0 %	– 2 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fondi/indebitamento al bilancio	50 %	22 %	176 %	23 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Cifre 2000 e 2001 estratte della relazione annuale 2001 SNCM.
Realizzato 2002 estratto dei conti provvisori forniti dalla SNCM il 15.5.2003.

(143) L'attività verso il Magreb passerà in questo scenario da un fatturato di circa […] milioni di EUR nel 2001 ad un livello di […] milioni di EUR a partire dal 2003 ([44]). Il risultato corrente di questa rete dovrebbe mantenersi ad un livello da […] a […] milioni di EUR nel periodo 2002-2005.

(144) La rete Nizza-Corsica, più concorrenziale, vedrà il suo fatturato situarsi intorno a […] milioni di EUR, ai quali si aggiungeranno circa 5 milioni di EUR di compensazione pubblica derivata dall'aiuto sociale. A causa del suo alto grado di qualità, e quindi del prezzo di acquisto proporzionalmente elevato del principale mezzo nautico impegnato, la NGV Liamone, l'esercizio di questa linea non permetterebbe di coprire tutti i costi d'ammortamento della nave (ripresi nelle locazioni pagate) e darebbe un risultato corrente compreso tra […] e […] milioni di EUR. Il deprezzamento eccezionale di 14,8 milioni di EUR della nave, iscritto nel piano di ristrutturazione e nei conti annuali del 2001, permetterà di riportarlo al suo valore d'uso per l'impresa e compenserà a concorrenza di 1,8 milioni di EUR all'anno le annualità future di locazioni, cosa che permetterà di riportare i servizi Nizza-Corsica più o meno in equilibrio ([45]). L'impresa ha precisato che la soluzione alternativa di una cessione della Liamone non sembrava, dopo studio, favorevole, a causa della situazione di mercato e delle perdite associate all'annullamento anticipato del leasing.

(145) Per l'attività storica della società sul servizio tra Marsiglia (e per memoria Tolone) e la Corsica, il fatturato previsto era di 84 milioni di EUR nel 2002 e dovrebbe variare da […] a […] milioni di EUR gli anni successivi. Va notato che il fatturato totale del servizio della Corsica anticipa un calo di 9 milioni di EUR, cioè l'8 %, nel 2002 rispetto al 2001. I conti 2002 confermano questo calo previsto (– 10 milioni di EUR di entrate passeggeri). La quota di mercato della SNCM diminuisce quindi di 4 punti (dal 25,9 % al 21,8 %) dal 2001 al 2002, a profitto dei suoi concorrenti (aumento di 5,6 punti al 16,8 %).

(146) Sul servizio in partenza da Marsiglia, ormai unico oggetto di delega di servizio pubblico, la sovvenzione prevista avrebbe dovuto limitarsi a circa 69 milioni di EUR nel 2002 per scendere a 61-63 milioni di EUR nel corso del piano, ossia un calo sensibile rispetto a 87 milioni di EUR realizzati nel 2001. Tuttavia, il risultato corrente della rete dedicata al servizio pubblico, negativo nel 2001 e nel 2002, dovrebbe passare a […] milioni di EUR nel 2003, poi circa […] milioni di EUR nel 2004-2005 e infine […] milioni di EUR nel 2006.

(147) Nel 2002 il risultato corrente raggiunto dalla società sarebbe ammontato a – 5,8 milioni di EUR, in linea con quello del 2001, ma in diminuzione rispetto al piano di ristrutturazione. Eccetto variazioni da voce a voce nel conto di risultato, questo risultato corrente si spiegherebbe con l'assenza di rimborso della tassa locale sull'attività di lavoro indipendente (taxe professionnelle maritime pari a 2,4 milioni di EUR), che sarà oggetto di uno sgravio alla fonte nel 2003, e con il rimborso parziale degli oneri a carico del datore di lavoro di Assedic (contributi disoccupazione) e di assegni familiari, cioè un disavanzo di 3,5 milioni di EUR.

(148) L'apporto di capitale di 76 milioni di EUR e il ritorno alla redditività dell'esercizio, previsto a partire dal 2003, dovrebbero permettere, secondo le autorità francesi, di fare passare i fondi propri dal loro livello attuale di circa 30 milioni di EUR a 120 milioni di EUR a breve termine (2003), quindi a […] milioni di EUR alla fine del piano (2006-2007). Ciò permetterà una riduzione dell'indebitamento finanziario dal suo livello attuale (145 milioni di EUR) a livelli di […] milioni di EUR nel periodo 2003-2005. Negli ultimi anni del piano, un aumento dell'indebitamento è previsto dalla società per il rinnovo, in piena proprietà, di uno o due navi.

2.4.2. *Scenari al di là del piano di ristrutturazione*

(149) Bisogna sapere quale sarà il posizionamento concorrenziale della società nel 2006 al termine del contratto attuale di delega di servizio pubblico e quale sarà la sua redditività. Resta però difficile valutare attualmente la natura e il contenuto del futuro contratto di delega di servizio pubblico dopo il 2006.

(150) Per la SNCM, e rispetto alla situazione attuale con 4 navi mercantili miste e 2 navi traghetto, una situazione nella quale ad esempio un […] non sarebbe più necessario genererebbe perdite di introiti dell'ordine di […] milioni di EUR (e […] milioni di EUR di sovvenzione) per la società. La riduzione delle spese di personale, degli altri oneri di gestione e dei costi di capitale (ammortamenti e spese finanziari) permetterebbe di limitare il calo di risultato a circa […] milioni di EUR, cioè la […] del beneficio programmato a fine periodo. Da un punto di vista finanziario gli oneri di ristrutturazione, stimati a

([44]) Questa evoluzione ha potuto verificarsi fin dal 2002 con un aumento di più di 9 milioni di EUR delle entrate passeggeri su questa zona. Nonostante la stabilità tariffaria, il profitto unitario è migliorato ed esprime una migliore ripartizione delle varie tariffe.

([45]) Osservazione: le locazioni, incluse nel risultato corrente, resteranno a livello precedente ma una ripresa annuale d'ammortamento di 1,8 milioni di EUR saranno fatti al livello del risultato eccezionale per ottenere quest'effetto al livello del risultato netto.

20 milioni di EUR per 260 lavoratori dipendenti, sarebbero tuttavia compensati dalla vendita della nave interessata, ad esempio la […] la cui cessione genererebbe […] milioni di EUR di liquidità e […] milioni di EUR di plusvalenza al lordo dell'imposta.

(151) Le autorità francesi hanno anche previsto uno scenario più estremo con soltanto […] navi mercantili miste, cioè […] dei mezzi attualmente assegnati al servizio tra Marsiglia e la Corsica, che resterebbero impegnate a titolo della delega di servizio pubblico, più una nave traghetto gestita in modo concorrenziale con l'aiuto sociale ([46]). Le perdite di introiti previsti sarebbero allora di […] milioni di EUR (e […] milioni di EUR di sovvenzione), cioè […] % delle entrate totali afferenti al servizio Marsiglia-Corsica. La riduzione delle spese di personale, degli altri oneri di esercizio e dei costi di capitale (ammortamenti e spese finanziarie) sarebbe tuttavia insufficiente a garantire un risultato positivo: in calo di circa […] milioni di EUR rispetto al piano, la SNCM avrebbe una perdita, limitata, di circa […] milioni di EUR. Gli oneri di ristrutturazione, stimati a 34 milioni di EUR per 450 lavoratori dipendenti, sarebbero tuttavia compensati dalla vendita di due navi, ad esempio la […] e la […], la cui la cessione genererebbe […] milioni di EUR di tesoreria e […] milioni di EUR di plusvalenza al lordo dell'imposta.

(152) Le autorità francesi hanno scartato l'idea di studiare scenari più rigorosi ritenendo che ogni scenario che comporti una riduzione di più del 50 % dell'attività della SNCM rimetterebbe in discussione l'oggetto sociale stesso dell'impresa. Le autorità francesi sottolineano tuttavia che si tratta di una situazione estrema, evitabile grazie all'attuazione di questo piano che dovrebbe mettere rapidamente la società in una situazione competitiva e permetterle di poter ottenere almeno una parte del futuro contratto d'obbligo di servizio pubblico.

2.5. **Altri aiuti a favore della SNCM**

(153) La SNCM ha beneficiato in passato dei seguenti aiuti individuali:

— sovvenzioni di esercizio a compensazione dei suoi obblighi di servizio pubblico che rappresentano un importo di 787 milioni di EUR per il periodo 1991-2001. Questi aiuti sono stati oggetto di una decisione favorevole della Commissione il 30 ottobre 2001 per detto periodo ([47]),

— un aiuto al salvataggio sotto forma di anticipo rimborsabile di 22,5 milioni di EUR, che è stato oggetto di una decisione favorevole della Commissione il 17 luglio 2002 ([48]) e che è stato interamente rimborsato nel frattempo dalla SNCM.

(154) La SNCM beneficia oggi di una compensazione finanziaria per l'esecuzione di obblighi di servizio pubblico sulle linee tra Marsiglia e la Corsica per il periodo 2002-2006 nel quadro del suo contratto ([49]), la somma totale può arrivare fino a 321,5 milioni di EUR per tutto il periodo.

(155) Ha beneficiato in passato e dovrebbe beneficiare in futuro dei sistemi di aiuti seguenti, aperti ad ogni società marittima:

— aiuti indiretti attraverso il sistema di aiuti individuale a carattere sociale per il servizio marittimo della Corsica a favore di alcune categorie di passeggeri, regime che è stato oggetto di una decisione favorevole della Commissione ([50]),

— il regime di rimborso della taxe professionnelle per le società marittime ([51]).

2.6. **Descrizione delle ragioni che hanno condotto all'avvio della procedura**

2.6.1. *Dubbi sulla pertinenza del piano di ristrutturazione*

(156) Nella sua decisione del 19 agosto 2002, la Commissione aveva espresso dei dubbi sul piano di ristrutturazione, tenuto conto dell'assenza di analisi sulle cause delle perdite dell'impresa. In particolare, la Commissione aveva chiesto precisazioni sui punti seguenti:

— i legami tra le perdite e gli obblighi di servizio pubblico,

([46]) Cfr. il considerando 155.
([47]) Decisione 2002/149/CE summenzionata.
([48]) Decisione della Commissione del 17 luglio 2002, caso NN 27/2002, ex N 849/2001, aiuto al salvataggio a favore della SNCM (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).
([49]) Cfr. a tal fine la sezione 2.1.2. Cfr. anche la decisione 2002/149/CE.
([50]) Decisione della Commissione del 2 luglio 2002, caso N 781/2001, sistema di aiuti individuale a carattere sociale per il servizio marittimo della Corsica.
([51]) Decisione della Commissione del 7 dicembre 2000, caso N 593/2000, rimborso della parte marittima della taxe professionnelle. Questo regime è stato modificato due volte.

— l'impatto della politica di acquisto di navi della SNCM sui suoi conti di risultato,

— le misure previste per aumentare la produttività dell'impresa.

(157) La Commissione aveva anche sottolineato alcune nicchie del piano di ristrutturazione:

— l'assenza di misure concrete per ridurre l'importo dei consumi intermedi,

— l'assenza di indicazioni sulla futura politica tariffaria della SNCM.

2.6.2. *Dubbi sulla pertinenza del calcolo che permette di determinare l'importo dell'aiuto*

(158) La Commissione si era anche interrogata non soltanto sulla pertinenza del metodo di calcolo preso in considerazione dalle autorità francesi per stabilire l'importo della ricapitalizzazione, ma anche su alcune ipotesi adottate per stabilire le simulazioni finanziarie. Infatti, il metodo prescelto dalle autorità francesi per giustificare l'importo di 76 milioni di EUR per la ricapitalizzazione si basa su una simulazione finanziaria che non espone chiaramente tutte le ipotesi sottostanti e che non mostra come il rapporto dei fondi propri sull'indebitamento a lungo termine arriva in media al rapporto di riferimento del 79 %.

3. **OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE**

3.1. **Osservazioni di Corsica Ferries**

3.1.1. *Prima lettera di osservazioni*

(159) Con lettera dell'8 gennaio 2003 ([52]), lo studio Scapel, Scapel-Grail et Bonnaud inviava le osservazioni del suo cliente, Corsica Ferries.

(160) In primo luogo, la lettera di osservazioni contesta che la SNCM sia un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti comunitari. Ricorda che il contratto di delega di servizio pubblico garantisce alla società una sovvenzione pubblica di 64,3 milioni di EUR in media all'anno, ossia in totale 321,5 milioni di EUR su 5 anni. Secondo essa, l'articolo 5 del contratto di delega di servizio pubblico garantisce alla SNCM un movimento di cassa di 72,8 milioni di EUR. D'altra parte, Corsica Ferries sottolinea che su 40,6 milioni di EUR di perdite registrate nel 2001 dalla SNCM, 15 milioni di EUR provengono da un deprezzamento di nave applicato alla NGV Liamone.

(161) In secondo luogo, Corsica Ferries si interroga sulla capacità della SNCM di diventare redditizia sulle sue linee non sovvenzionate. Corsica Ferries constata d'altra parte che contrariamente a quanto annunciato nel piano di ristrutturazione ([53]), Livorno è sempre collegata. Sui servizi da Nizza e Tolone, Corsica Ferries esprime dubbi sulla capacità della SNCM di rendere queste linee redditizie. Sul servizio del Magreb, precisa che la SNCM dovrà fare fronte ad una concorrenza temibile da parte di CTN e ENTV. Sulla questione della riduzione dei costi, Corsica Ferries deplora di non avere accesso ad alcuni elementi del piano di ristrutturazione. Chiede tuttavia alla Commissione di fare in modo che le questioni da essa sollevate nella sua decisione del 19 agosto 2002 ricevano risposte convincenti da parte delle autorità francesi.

(162) In terzo luogo, Corsica Ferries insiste affinché l'aiuto pianificato non porti a distorsioni della concorrenza eccessive. Secondo essa, l'aiuto non deve servire a facilitare la lotta contro i concorrenti permettendo un'offerta commerciale più aggressiva. Il rapporto fondi propri/debiti finanziari del 79 % stabilito dalle autorità francesi ([54]) le sembra esagerato rispetto ai rapporti che essa stessa ha rilevato su un gruppo di dieci società marittime. Questi rapporti variano dal 23,69 % (Moby Lines) al 49,7 % (CMN) fino al 55,09 % (Grimaldi).

(163) Secondo Corsica Ferries, il calcolo che arriva alla somma di 76 milioni di EUR è puramente fittizio. La somma di 76 milioni di EUR corrisponde secondo essa a 500 milioni di franchi francesi (FRF) che la società dovrebbe perdere sulla sua dotazione di continuità territoriale sul nuovo periodo 2002-2006.

(164) La SNCM avrebbe potuto, secondo Corsica Ferries, disporre di tale somma mobilitando il suo plusvalore latente sulla sua flotta o vendendo alcune delle sue partecipazioni finanziarie.

(165) Circa le partecipazioni della SNCM, Corsica Ferries nota che alcune filiali non sono utili alle attività della società marittima citando espressamente:

([52]) Registrata il 15 gennaio 2003 dai servizi della Commissione con il n. DG TREN A/10962.

([53]) La decisione d'avvio di procedura segnalava che il piano di ristrutturazione prevedeva, tra l'altro, «la chiusura della linea Bastia-Livorno con materiale dedicato».

([54]) Cfr. il considerando 128 della presente decisione.

— la partecipazione del 50 % nella società marittima Sud-Cargos,

— la partecipazione del 13 % in Amadeus, impresa specializzata nei sistemi di prenotazione nel trasporto aereo,

— la partecipazione del 59,25 % nella CMN,

— il patrimonio immobiliare della CGTH.

(166) In conclusione, secondo Corsica Ferries, il progetto di aiuto mira ad aggirare il regolamento «Cabotaggio» e svuotare di senso la gara d'appalto indetta per il servizio della Corsica a partire da Marsiglia. Suggerisce di concedere un aiuto alla ristrutturazione soltanto nel 2007 e soltanto qualora la SNCM perdesse la prossima gara d'appalto nel 2006, l'unico scenario a suo parere che metterebbe effettivamente la società marittima pubblica in difficoltà.

(167) La lettera dell'8 gennaio 2003 è accompagnata da un numero considerevole di documenti (copie) ([55]).

([55]) Un articolo del giornale *Le Marin* del 7 giugno 2002 intitolato «SNCM: un déficit record en 2001» (documento n. 2), gli orari della nave mercantile mista a Bastia nel periodo 2003-2006 (documento n. 3), un sommario delle filiali della SNCM stabilito da *Cofacerating* (documento n. 4), un articolo del quotidiano *La Tribune* del 21 dicembre 2001 intitolato «L'État accorde 76 millions d'euros à la SNCM» (documento n. 5), un articolo del giornale *La Provence* del 7 febbraio 2002, «Concurrencée dans ses eaux, la SNCM se déploie à l'international» (documento n. 6), la relazione di attività del porto di Nizza del novembre 2002 (documento n. 7), statistiche sulla stagione 2002 provenienti dall'Observatoire régional des transports de la Corse (documento n. 8), un articolo intitolato «La SNCM a dû baisser tous les tarifs sur ses lignes» (documento n. 9), un articolo non datato «La SNCM planche sur son projet industriel» (documento n. 10), un rapporto Fazi del 16 settembre 2002 sul progetto di ristrutturazione della SNCM, un articolo del giornale *Le Marin* del 7 giugno 2002 «SNCM: un déficit record en 2001» (documento n. 11), un articolo del quotidiano *La Provence* del 7 dicembre 2002 «La SNCM accepte de discuter en Corse [avec le STC]» (documento n. 12), un articolo del giornale *L'antenne* dell'11 dicembre 2002 «Les détails de l'accord SNCM/STC» (documento n. 13), un articolo non datato di un giornale non identificato intitolato «La SNCM va bénéficier d'une aide exceptionnelle de l'État de 76,2 millions d'euros» (documento n. 14), un comunicato di AOL Mail del 21 dicembre 2001 «Le plan social de la SNCM sans licenciement sec» (documento n. 15), un quadro riassuntivo che riprende — per dieci società marittime — il rapporto fondi propri/debiti (documento n. 16), il rapporto di osservazioni definitive della Chambre Régionale des Comptes del maggio 2002 sulla gestione dell'Office des Transports de Corse (documento n. 17), un articolo del quotidiano *La Provence* di sabato 4 dicembre 2002 «Le patron des Corsica Ferries attaque la SNCM» (documento n. 18) e un articolo del quotidiano *La Provence* di sabato 4 gennaio 2003 «Le président de la SNCM part à l'assaut des Corsica Ferries» (documento n. 19).

3.1.2. *Seconda serie di osservazioni*

(168) Con posta elettronica del 16 gennaio 2003, il direttore generale di Corsica Ferries ha inviato ai servizi della Commissione una copia di un comunicato stampa dell'Agenzia France Presse e del dossier di stampa relativo alla conferenza stampa del presidente della SNCM il 14 gennaio 2003 sulla nuova griglia tariffaria della SNCM per il 2003.

3.1.3. *Riunione tra Corsica Ferries e i servizi della Commissione*

(169) Nel corso di una riunione svoltasi il 4 febbraio 2003 tra i servizi della Commissione e rappresentanti di Corsica Ferries su richiesta di questi ultimi, Corsica Ferries ha presentato alcuni lucidi con grafici sui possibili aumenti di valore della SNCM. Questi documenti sono stati trasmessi alle autorità francesi per commenti con lettera del 21 febbraio 2003.

(170) I rappresentanti di Corsica Ferries hanno segnalato oralmente che il mercato delle traversate tra la Francia continentale e la Corsica era positivo, con un aumento del 17 % tra il 2000 e il 2001 e del 13 % tra il 2001 e il 2002. Hanno ricordato che la loro società non aveva impugnato la decisione 2002/149/CE sulla compensazione degli obblighi di servizio pubblico considerando che non c'era motivo di ritornare sul passato, ma che avrebbe seguito attentamente le condizioni che saranno imposte dalla Commissione nel presente affare.

(171) I rappresentanti di Corsica Ferries hanno encomiato gli sforzi della Commissione per la liberalizzazione del mercato del cabotaggio. Secondo loro, il regolamento «Cabotaggio» ha permesso di porre termine alle convenzioni di cui beneficiavano gli operatori storici. Ha permesso una concorrenza che ha indotto l'operatore storico ad aumentare sensibilmente la qualità del suo servizio sulla Corsica. Secondo loro, gli abitanti della Corsica avevano troppo a lungo sofferto di una cattiva qualità di servizio a bordo delle navi della SNCM quando quest'ultima era la sola a collegare la Corsica.

(172) I rappresentanti di Corsica Ferries hanno espresso il timore che la SNCM utilizzi l'aiuto per abbassare le sue tariffe tra Tolone/Nizza e la Corsica. I rappresentanti di Corsica Ferries hanno segnalato oralmente che se, sulla carta, le tariffe della SNCM e di Corsica Ferries sono abbastanza simili, la SNCM ha tuttavia fortemente aumentato il numero di giorni del periodo di basse tariffe.

(173) Nel corso di questa riunione, i rappresentanti di Corsica Ferries hanno esposto le tre principali cause strutturali che spiegano perché la SNCM sostiene secondo loro costi più considerevoli di Corsica Ferries:

— acquisto di navi in cantiere navale a prezzi più elevati di quelli del mercato,

— un personale navigante più costoso che usufruisce di condizioni migliori di quelle prescritte dalle convenzioni collettive francesi applicabili,

— un personale a terra in numero eccessivo: a parità di traffico, Corsica Ferries avrebbe tre volte meno dipendenti a terra della SNCM. Molte attività a terra della SNCM dovrebbero essere esternalizzate, secondo essa, come fa Corsica Ferries.

(174) Nel corso di questa riunione, i rappresentanti di Corsica Ferries hanno d'altra parte criticato il piano di ristrutturazione sui tre punti seguenti:

— il piano non prevede una reale diminuzione dell'organico: la riduzione del personale è esigua poiché la maggior parte dei 300 posti soppressi corrisponderà a partenze naturali,

— le partecipazioni della SNCM non sono state mobilitate per lo sforzo di ristrutturazione: nei conti della SNCM figurano numerose partecipazioni in varie società che hanno un valore commerciale superiore ai loro valori contabili iscritti al bilancio della SNCM,

— il plusvalore sulle navi non è stato esaminato: a causa dell'ammortamento accelerato delle navi, il valore contabile delle navi nell'attivo delle società marittime è spesso inferiore ai loro valori commerciali, alterando così l'immagine che può dare il loro bilancio. Circa la SNCM, Corsica Ferries valuta il plusvalore latente sulle vecchie navi a 148 milioni di EUR. Il valore reale delle navi avrebbe permesso alla SNCM di ottenere mutui ipotecari o contratti di lease-back per importi superiori a 76 milioni di EUR dell'aiuto alla ristrutturazione.

3.2. **Osservazioni del presidente del gruppo Stef-TFE**

(175) Il presidente del gruppo Stef-TFE, impresa specializzata nella logistica del freddo, ha trasmesso alla Commissione, con lettera del 7 gennaio 2003 ([56]), le sue osservazioni sul progetto di ristrutturazione della SNCM. Ha sottolineato che il suo gruppo era l'azionista di riferimento della CMN, dato che controlla la direzione di quest'impresa. La lettera di osservazioni spiega che i legami capitalistici tra la SNCM e la CMN sono il risultato di una ristrutturazione nel 1992 delle partecipazioni della CGMF ([57]). Secondo Stef-TFE, le partecipazioni della SNCM nella CMN devono essere analizzate come attivi puramente finanziari.

(176) D'altra parte, la lettera di osservazioni sottolinea che le due società CMN e SNCM sono indipendenti e in concorrenza per linee diverse da quelle in partenza da Marsiglia, anche se sono entrambe contraenti nel quadro del contratto di delega di servizio pubblico. Questo coappalto è stato reso necessario, secondo Stef-TFE, dalla struttura anche del capitolato d'oneri della gara d'appalto, che ha costretto le due società a presentare un'offerta congiunta, in quanto nessuna delle due poteva rispondere da sola al fabbisogno.

(177) La lettera segnala che il gruppo Stef-TFE si impegnerebbe «a riacquistare tutta o parte — e preferibilmente la totalità — delle partecipazioni della SNCM nella CMN», di cui stima il valore tra 15 e 17 milioni di EUR, se la Commissione dovesse ritenere, nelle condizioni che potrebbe imporre nella sua decisione finale che «tale cessione è necessaria al buon equilibrio del piano di ristrutturazione».

(178) La lettera contiene in allegato una cronistoria dell'evoluzione della partecipazione azionaria della CMN e la relazione annuale del gruppo Stef-TFE per il 2001.

3.3. **Osservazioni dei rappresentanti di comunità locali**

(179) Con lettera del 18 dicembre 2002 ([58]), il sindaco della città di Marsiglia ha sottolineato l'importanza economica

([56]) Registrata l'8 gennaio 2003 dai servizi della Commissione con il n. DG TREN A/10304.

([57]) Cfr. a questo riguardo la sezione 2.1.1.1.

([58]) Registrata il 3 gennaio 2003 dai servizi della Commissione con il n. DG TREN A/10021.

della SNCM nell'economia regionale, notando che la società vi inietta ogni anno 160 milioni di EUR e dà lavoro a 1 800 lavoratori dipendenti nella regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra.

(180) Con lettera del 9 gennaio 2003 ([59]), il presidente del consiglio generale di Bouches-du-Rhône ha sottolineato l'importanza economica della SNCM nell'economia regionale, auspicando che la Commissione possa essere favorevole al progetto di aiuto e permetta così alla SNCM di attuare con successo il suo cambiamento. Il 9 gennaio 2003 è anche stato ricevuto, su sua richiesta, dai servizi della Commissione un consigliere generale di Bouches-du-Rhône. Nel corso di tale riunione, il consigliere generale si è fatto il portavoce della sua collettività e del suo presidente. Ha sottolineato il peso economico della SNCM sull'economia marsigliese. Ha ricordato che solo la SNCM era in grado di garantire un servizio affidabile da e per la Corsica. Ha riconosciuto che la SNCM non è forse stata gestita bene in passato, ma che aveva fatto molti progressi recentemente per modernizzarsi sotto la direzione del suo presidente, anche se restavano a suo parere dei progressi da compiere. Ha espresso, in nome di tutti i rappresentanti politici della regione di Marsiglia, il desiderio che la Commissione possa accordare alla SNCM un'ultima possibilità di adattarsi ad un mondo concorrenziale relativamente nuovo. Ha affermato che la SNCM, come le altre società marittime francesi di trasporto di passeggeri, risentono dell'esistenza di regimi sociali e fiscali più favorevoli in altri Stati membri, in particolare in Italia ([60]) , paese di bandiera delle navi di Corsica Ferries, suo principale concorrente.

(181) Con lettera del 9 gennaio 2003 ([61]), il presidente del consiglio regionale di Provenza-Alpi-Costa Azzurra ha sottolineato che la procedura aperta dalla Commissione si prefigge di verificare se il piano di ristrutturazione proposto permetterà, a termine, di garantire la redditività dell'impresa oggi in difficoltà. Ha ricordato le misure previste dal piano di ristrutturazione. Ha segnalato che il piano contiene le condizioni per garantire la redditività dell'impresa. Secondo il consiglio regionale, solo la SNCM è in grado di garantire un'offerta sufficiente per garantire la continuità territoriale con la Corsica. D'altra parte, ha segnalato che più di 2 000 posti di lavoro nella regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra erano interessati dall'attività della SNCM e che a questo titolo, il mantenimento in attività di quest'impresa era vitale per l'economia regionale.

([59]) Registrata il 10 gennaio 2003 dai servizi della Commissione con il n. DG TREN A/10567.

([60]) Cfr. a tale riguardo la sezione 5.3.1.

([61]) Registrata dai servizi della Commissione con il n. TREN A/11872.

(182) Con lettera del 9 gennaio 2003 ([62]), il presidente del consiglio esecutivo dell'assemblea di Corsica ha trasmesso una deliberazione di detta assemblea del 18 dicembre 2002. In questa deliberazione, l'assemblea di Corsica esprimeva «un parere favorevole» sul progetto di ricapitalizzazione della SNCM.

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

(183) Con lettera del 10 gennaio 2003 ([63]), il direttore generale dell'Office des Transports de Corse (OTC), ha sottolineato, in nome del suo presidente, che la gara d'appalto indetta per il contratto di delega di servizio pubblico è stato oggetto soltanto di un'unica offerta, cioè quella del gruppo CMN e SNCM. Per memoria, l'OTC è l'autorità concedente, con l'ente territoriale di Corsica, del contratto di delega di servizio pubblico.

(184) Innanzitutto, l'OTC ha segnalato che, essendo la SNCM oggi l'unica società in grado di assolvere le esigenze del contratto per il traffico di passeggeri, la sua scomparsa «comporterebbe immediatamente una diminuzione considerevole dei servizi».

(185) La lettera di osservazioni ricorda che la Corsica ha a lungo risentito di insufficienti servizi marittimi e che è stato necessario attendere l'attuazione nel 1976 del principio di «continuità territoriale» perché fosse proposta un'offerta rispondente alle necessità. Ai fini di mantenere un servizio affidabile di qualità, l'ente territoriale di Corsica ha incluso nel suo contratto meccanismi finanziari di compensazione o di correzione in funzione dell'efficacia e dell'affidabilità dei servizi.

(186) La lettera di osservazioni ricorda altresì che l'ente territoriale di Corsica ha tenuto conto dell'evoluzione dell'offerta dal 1996 sui servizi a partire dai porti della Francia continentale per limitare gli obblighi di servizio pubblico soltanto ai servizi a partire da Marsiglia.

(187) La lettera ricorda infine il peso della SNCM nell'economia della Corsica sottolineando che quest'ultima è la società marittima stabilita in Corsica «che dà lavoro al più grande numero di residenti corsi (600 marinai e

([62]) Registrata il 16 gennaio 2003 dai servizi della Commissione con il n. TREN A/11084.

([63]) Registrata il 16 gennaio 2003 dai servizi della Commissione con il n. TREN A/11085.

170 addetti a terra) e che realizza i maggiori acquisti in Corsica (tra 25 e 30 milioni di EUR annuali secondo le informazioni della società)». Aggiunge che «il rifiuto da parte della Commissione del piano di ristrutturazione proposto dallo Stato francese avrebbe quindi conseguenze fortemente negative sugli equilibri socioeconomici dell'isola».

(188) In una seconda lettera del 10 febbraio 2003 ([64]), l'OTC ha precisato i due settori nei quali, in qualità d'autorità concedente per il contratto di delega di servizio pubblico, attendeva progressi della SNCM. Innanzitutto, l'OTC annuncia le sue aspettative in materia di miglioramento del dialogo sociale interno, sottolineando un numero «anormalmente elevato» di conflitti sociali che hanno influito sul servizio marittimo della Corsica, anche se la situazione è migliorata negli ultimi anni. Al riguardo, l'OTC ha espressamente previsto nel contratto di delega di servizio pubblico penalità finanziarie in caso d'inadempienza da parte della società di alcuni servizi per una causa sotto la sua responsabilità. La seconda preoccupazione dell'OTC è migliorare l'informazione dei clienti in periodo di perturbazioni. L'OTC sottolinea tuttavia che la SNCM non presenta, circa l'informazione dei suoi passeggeri, prestazioni inferiori a quelle delle altre società di trasporti in generale, pur ricordando la necessità per la SNCM di proseguire i suoi sforzi in materia.

4. **COMMENTI DELLA FRANCIA**

(189) I servizi della Commissione hanno inviato i documenti seguenti alle autorità francesi per commenti a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 659/1999:

— le osservazioni di Corsica Ferries con lettere del 13 e del 16 gennaio 2003,

— le osservazioni di Stef-TFE con lettera del 16 gennaio 2003,

— le osservazioni della regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra con lettera del 5 febbraio 2003,

— le osservazioni dell'ente territoriale di Corsica con lettera del 16 gennaio 2003,

— le osservazioni del consiglio generale di Bouches-du-Rhône con lettera del 16 gennaio 2003,

— le osservazioni della città di Marsiglia con lettera del 16 gennaio 2003,

— le osservazioni dell'OTC con lettere del 16 gennaio 2003 e del 21 febbraio 2003.

4.1. **Commenti della Francia sulle osservazioni di Corsica Ferries**

(190) Le autorità francesi hanno segnalato che alcuni dati presentati da Corsica Ferries riguardanti l'offerta della SNCM erano inesatti.

4.1.1. *Politica tariffaria della SNCM*

(191) Con fax inviato il 27 maggio 2003, le autorità francesi hanno inviato ai servizi della Commissione elementi d'informazione per confutare le asserzioni di Corsica Ferries sulla politica tariffaria della SNCM.

(192) L'offerta della SNCM sui collegamenti tra Nizza e la Corsica presenta oggi l'evoluzione seguente:

TABELLA 8

Evoluzione dell'offerta della SNCM tra il 2002 e il 2003

(in %)

Offerte SNCM	2003/2002 su 12 mesi
Traversate offerte	– 3,7
Posti offerti passeggeri	– 1,8
Posti offerti veicoli	+ 0,3

(193) Le autorità francesi fanno anche osservare che le tariffe della SNCM sui collegamenti Nizza-Corsica sono state leggermente aumentate rispetto al 2002. Nel quadro della politica commerciale della società, le durate dei periodi tariffari sono state adattate per ridurre le divergenze di prezzo constatate a favore di Corsica Ferries. Secondo le autorità francesi, l'evoluzione delle tariffe della SNCM indicate da Corsica Ferries (da – 14 % a – 24 %) non corrispondono ad alcuna realtà, e contrariamente a quanto asserito, le tariffe di Corsica Ferries sono inferiori a quelle di SNCM.

([64]) Registrata l'11 febbraio 2003 dai servizi della Commissione con il n. TREN A/12979.

(194) Secondo le autorità francesi, Corsica Ferries tenta di dimostrare che la SNCM conduce una politica tariffaria aggressiva, con tariffe più basse delle sue. Le autorità francesi affermano che le conclusioni di quest'analisi, che sono fondate su dati in gran parte incompleti, sono erronee.

4.1.1.1. Tariffe promozionali

(195) La tariffa promozionale di base di Corsica Ferries si chiama «Jackpot», forfait di andata-ritorno proposto a partire da due passeggeri e un veicolo ([65]). Le autorità francesi sottolineano che questa tariffa non appare nei documenti presentati da Corsica Ferries, mentre rappresenta una parte significativa delle sue vendite. Con questo forfait possono aggiungersi da uno a quattro passeggeri che viaggiano con lo stesso veicolo. Il supplemento loro applicato è quello della tariffa di base cui questi passeggeri hanno diritto. Se i passeggeri supplementari sono bambini o giovani, come avviene spesso in automobili in cui viaggiano da quattro a cinque persone, il supplemento pagato oltre al forfait è di 2,5 EUR per tragitto in periodo arancione ([66]). Se sono passeggeri detti «sociali» ([67]), allora il supplemento è di 5 EUR.

(196) Questo sistema tariffario, molto diverso da quello della SNCM, implica le divergenze seguenti:

TABELLA 9

Raffronto tra le griglie tariffarie della SNCM e di Corsica Ferries nel 2003

(in EUR) ([a])

		Blu	Verde	Bianco	Rosso
SNCM	2 passeggeri ([b]) + 1 veicolo	100	135	170	215
	3 passeggeri ([b]) + 1 veicolo	130	165	190	270
	4 passeggeri ([b]) + 1 veicolo	150	180	200	330
Corsica Ferries	2 passeggeri + 1 veicolo	99	135	145	199
	3 passeggeri + 1 veicolo (di cui 1 sociale) ([c])	109	151	163	233
	4 passeggeri + 1 veicolo (di cui 2 sociali) ([c])	119	167	181	267
	3 passeggeri + 1 veicolo (di cui 1 bambino) ([d])	104	143	154	216
	4 passeggeri + 1 veicolo (di cui 2 bambini) ([d])	109	151	163	233

([a]) Prezzi senza imposte.
([b]) Qualsiasi tipo di passeggero.
([c]) Anziani, giovani (12-25 anni), residenti, studenti, genitori con figli.
([d]) Bambini: 4-12 anni.

(197) Le tariffe promozionali, sia di SNCM che di Corsica Ferries, sono contingentate in modo dinamico dalla tecnica «yield management». La relativa opacità della tariffazione con i sistemi informatici di prenotazione non permette alle autorità francesi di precisare alla Commissione il numero di posti che beneficiano delle tariffe speciali di Corsica Ferries. Esse fanno infine osservare che la SNCM non offre prodotti Plein Soleil su tutte le sue traversate, mentre Corsica Ferries offre questo tipo di prodotto per tutte le sue partenze.

4.1.1.2. Griglia di base

(198) Le autorità francesi ricordano che la griglia tariffaria Nizza-Corsica della SNCM è sistematicamente superiore o uguale a quella di Corsica Ferries.

(199) Per i colori tariffari, la SNCM ha effettivamente aumentato la durata del suo periodo blu tra aprile e settembre onde recuperare parzialmente il divario tariffario tra

([65]) L'offerta promozionale equivalente della SNCM si chiama «Plein Soleil».

([66]) Cfr. tabella 10 per il dettaglio dei periodi tariffari.
([67]) Cfr. il considerando 155 della presente decisione.

SNCM e Corsica Ferries. D'altra parte, riguarda soltanto traversate in senso opposto di affluenza.

(200) Le autorità francesi hanno fornito la tabella 10 seguente, che compara la ripartizione dei viaggi per livello tariffario tra le due società, per Nizza/Corsica e per il periodo aprile-settembre 2003.

TABELLA 10

Raffronto tra le durate delle varie tariffazioni di SNCM e Corsica Ferries nel 2003

(in %)

	SNCM			Corsica Ferries [a]		
		2003	In cumulo		2003	In cumulo
Molto caro	Rosso	18	100	(blu)	10	100
Caro	Bianco	19	84	(verde)	17	90
Abbastanza caro	Verde	33	65	(giallo)	24	73
Non caro	Blu	32	32	(arancione)	49	49

[a] I colori presi in considerazione da Corsica Ferries sono diversi da quelli di SNCM ma il principio resta lo stesso.

(201) Il contratto di delega di servizio pubblico prevede una clausola di salvaguardia per attenuare gli eventuali effetti di una stima inesatta dei sovraccosti legati all'esecuzione delle missioni di servizio pubblico. Secondo le autorità francesi, il contratto non elimina tutti i rischi per la SNCM e la CMN, come sostenuto da Corsica Ferries, per le ragioni seguenti:

— le variazioni di entrate in una fascia di ± 2 % rispetto ai dati di base non danno luogo ad alcuna correzione della compensazione,

— la correzione di compensazione per le variazioni di entrate oltre a questa fascia è soltanto parziale,

— le correzioni sono limitate in cumulo all'1,66 % della compensazione finanziaria su tutta la durata del contratto.

(202) Le autorità francesi ricordano che il contratto di servizio pubblico non garantisce alcuna garanzia di utile di esercizio: al contrario, il contratto prevede un tasso limite massimo di retribuzione del capitale. Si ricorda che l'unico obiettivo della sovvenzione di servizio pubblico è compensare precisamente gli oneri indotti dall'esercizio della missione di servizio pubblico. Di conseguenza, non può essere analizzata come una «garanzia di movimenti di cassa».

(203) Nei loro commenti, le autorità francesi si interrogano sui fondamenti della dichiarazione di Corsica Ferries, secondo cui la CMN si situa tra le imprese marittime più redditizie in Europa. A loro avviso, nulla giustifica una tale affermazione: il risultato netto medio di questa società per i cinque esercizi dal 1997 al 2001 ammonta infatti a 1,27 milioni di EUR, per un fatturato medio prima della compensazione di 36,4 milioni di EUR. Inoltre, la prestazione di questa società è soprattutto legata al contratto di delega di servizio pubblico Marsiglia/Corsica nel quale, a titolo di co-delegato congiunto, completa con tre navi l'offerta principale assicurata da SNCM.

4.1.2. *Servizio della Corsica a partire da Nizza e Tolone*

(204) Le autorità francesi hanno ricordato gli elementi seguenti:

— la SNCM ha cessato ogni esercizio regolare tra la Corsica e Tolone e i rari ricorsi a quest'ultimo porto derivano da considerazioni tecniche legate ai servizi tra Marsiglia e la Corsica (numero di collegamenti Tolone-Corsica: 187 nel 2001; 83 nel 2002; 9 sui primi due mesi del 2003),

— i programmi Nizza-Corsica della SNCM sono stati chiaramente ridotti, particolarmente in bassa stagione, il che — unito alle economie generali di gestione attuate alla SNCM — permette di riguardare l'equilibrio dei conti del settore Nizza-Corsica, come ciò appare nei modelli finanziari.

(205) Secondo le autorità francesi, la soppressione totale del servizio della SNCM della Corsica a partire da Nizza avrebbe avuto le conseguenze seguenti:

— la rottura della complementarità di Nizza e di Marsiglia e, conseguentemente, uno squilibrio dell'offerta della SNCM, mentre Corsica Ferries opera verso la Corsica a partire da quattro porti continentali (Tolone, Nizza, Savona e Livorno),

— la rottura della complementarità necessaria del servizio notturno (a partire da Marsiglia) e del servizio diurno (a partire da Nizza), mentre Corsica Ferries offre entrambe le prestazioni,

— la costituzione di un quasi-monopolio di Corsica Ferries, da Tolone a Livorno,

— la messa in vendita simultanea, e quindi difficile da realizzare in condizioni accettabili, di tre NGV.

4.1.3. *Servizio del Magreb*

(206) Circa le attività della SNCM nel Nordafrica, le autorità francesi considerano inaccettabili le osservazioni infondate — e talvolta inesatte — di Corsica Ferries, che sottolineano l'«indifferenza» della SNCM al calo delle sue quote di mercato o la mancanza di considerazione della SNCM per la sua clientela algerina.

(207) La Francia ha sottolineato che il calo del traffico della SNCM sull'Algeria deriva principalmente da decisioni dello Stato che, dopo avere sospeso completamente le relazioni marittime tra la Francia e l'Algeria all'inizio dell'anno 1995 (in seguito al dirottamento dell'Airbus dell'Air France a Marsiglia) ha potuto autorizzare soltanto una ripresa progressiva, accompagnata da misure di sicurezza che, pur indispensabili, hanno appesantito l'esercizio di questa linea.

(208) Infine, ha ricordato che il livello di attività sul Magreb, indicato dalla SNCM nel suo piano di ristrutturazione, è particolarmente prudente, e coerente con le conclusioni dello studio di mercato realizzato dalla SNCM.

4.1.4. *Programma di riduzione dei costi*

(209) Le autorità francesi ricordano che una parte importante del programma di riduzione dei costi è già stata attuata:

— i mezzi nautici sono stati ridotti e il programma di cessioni di attivi si svolge conformemente al progetto industriale,

— i servizi sono stati ridiretti,

— il piano d'azione sulla riduzione dei consumi intermedi produce i suoi primi risultati,

— l'aspetto occupazionale del progetto industriale è gradualmente attuato.

(210) Nel 2001 la SNCM ha accantonato 21,3 milioni di EUR destinati al finanziamento di misure di ristrutturazione, particolarmente del piano di salvaguardia dei posti di lavoro:

— applicazione e funzionamento di un dispositivo di monitoraggio, assistenza e formazione per […] milioni di EUR,

— applicazione di nuove tecnologie e modifiche di locali di lavoro per migliorare l'efficienza economica dell'impresa e permettere tagli occupazionali per […] milioni di EUR,

— partenze di personale (circa 90 dipendenti), congedi di mobilità (circa 30) e passaggio a tempi di lavoro ridotti (circa 25) per […] milioni di EUR,

— condotta di procedure e negoziati e misure per contenzioso per […] milioni di EUR.

(211) In conclusione, lo Stato francese ritiene, contrariamente alle dichiarazioni di Corsica Ferries, che il piano di ristrutturazione sia stato impostato in modo da permettere al più presto il ristabilimento della SNCM e creare le condizioni per una redditività a medio e lungo termine.

4.1.5. *Metodo di calcolo per determinare l'importo della ricapitalizzazione*

(212) Circa la determinazione dell'importo dell'aiuto, le autorità francesi hanno comunicato due commenti in risposta alle osservazioni di Corsica Ferries.

(213) Confermano innanzitutto che un rapporto di fondi propri/indebitamento globale di 0,79 è caratteristico dei bilanci della maggior parte delle società marittime, tranne casi particolari. A titolo indicativo, le autorità francesi segnalano che nel 2001 questo stesso rapporto era di:

— 0,847 per Lota Maritime consolidato,

— 0,835 per Corsica Ferries France SA.

(214) Il rapporto di 0,497 — annunciato da Corsica Ferries per la CMN nel 2001 — non è esatto poiché omette di tenere conto delle disponibilità all'attivo del bilancio. Con la correzione di questo inadempimento, il rapporto della CMN è di 0,557. […].

4.2. **Commenti della Francia sulle osservazioni di Stef-TFE**

4.2.1. *Commenti della Francia sulla lettera di Stef-TFE del 7 gennaio 2003*

(215) Nella loro lettera del 13 febbraio 2003, le autorità francesi hanno formulato numerosi commenti sulle osservazioni di Stef-TFE.

4.2.1.1. Raggruppamento per l'esecuzione del contratto di delega di servizio pubblico

(216) Secondo le autorità francesi, la scelta della formula raggruppamento temporaneo di imprese, nella quale la SNCM e la CMN sono co-delegati congiunti e non interdipendenti, «non è stata affatto resa obbligatoria dal carattere globale della consultazione», contrariamente alle osservazioni di Stef-TFE. Secondo le autorità francesi, la gara d'appalto elaborata dall'ente territoriale di Corsica offriva ogni possibilità di risposta per linea o gruppo di linee. La SNCM e la CMN potevano quindi, eventualmente sulla base di opportune collaborazioni, rispondere a parti di questa gara d'appalto.

(217) La scelta di costituire un raggruppamento SNCM-CMN è il frutto di un'analisi fatta dalle due società, secondo la quale la prosecuzione sotto questa forma, della loro collaborazione storica e naturale, conferiva loro i migliori vantaggi — in particolare in termini di competitività — nel quadro della gara d'appalto, di fronte agli avvisi di candidatura effettuati da parecchi mesi da Corsica Ferries e di fronte alla possibilità di candidature di altri operatori europei.

(218) L'entrata della CMN in questo gruppo è quindi il frutto di una scelta deliberata da parte sua, fondata sulla valutazione dei suoi interessi e non di un obbligo sorto dalla forma della gara d'appalto.

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

(220) Le autorità francesi segnalano che non si tratta di un semplice «coordinamento degli orari», ma di un programma orario unico che impegna congiuntamente le due società su Ajaccio e Bastia nel corso dell'anno e per alcuni periodi sui porti secondari. Ad esempio, il servizio detto «di base» da e per Bastia è garantito un giorno su due in alternativa da ciascuna società.

(221) Analogamente, non si tratta di un semplice «coordinamento del quadro tariffario generale» bensì di una tariffazione unica. La convenzione di collaborazione fissa le procedure che permettono di raggiungere quest'identità tariffaria, e disciplina rigorosamente il grado di libertà lasciato alle società. Questa convenzione funziona in questo spirito, come testimoniato dalle decisioni tariffarie prese per il 2002; infatti, al termine della procedura d'elaborazione delle tariffe, si possono fare le osservazioni seguenti:

— la SNCM si è allineata alla proposta della CMN di fissare, nei limiti autorizzati dal contratto di servizio pubblico, il livello delle tariffe merci,

— la CMN si è allineata alla proposta della SNCM di fissare, nei limiti autorizzati dal contratto di servizio pubblico, il livello delle tariffe passeggeri.

(222) Questa procedura ha portato alla definizione di una tariffazione unica per le due società. Le tariffe speciali, che offrono riduzioni che vanno dal 20 al 50 % per i passeggeri sulla tariffa di base, sono anche gestite congiuntamente dalle due società. A questo titolo, la CMN utilizza i prodotti «packagés» della SNCM e il suo sistema telematico di prenotazione. Infine, la CMN utilizza il sistema di controllo all'imbarco della SNCM per la gestione dei suoi passeggeri, sia nei porti corsi che a Marsiglia.

(223) Circa la messa in comune di mezzi, le autorità francesi sottolineano che le due società uniscono spesso i loro sforzi nel settore delle relazioni con i fornitori. I lavori di ingrandimento e ammodernamento di due navi — Paglia Orba per la SNCM e Kalliste per la CMN — sono stati ad esempio realizzati nel 2002 dallo stesso cantiere,

cosa che ha permesso economie significative per ciascuna delle due società. Queste navi erano state costruite sulla base di un piano unico, ma per motivi di calendario e di piani di lavoro, le società ne hanno affidato la costruzione a due cantieri diversi.

(224) Come nota Stef-TFE, la quota di mercato passeggeri della CMN è chiaramente aumentata nel 2002. Senza contestare la qualità delle prestazioni e gli sforzi compiuti da CMN, le autorità francesi ritengono che la causa di questo aumento sia puramente d'ordine meccanico: deriva dal contenuto del nuovo contratto di servizio pubblico e non costituisce una conquista commerciale come tale della CMN su altri operatori. Infatti, l'aumentato ricorso alle navi miste di 500 passeggeri e il minore ricorso alle navi traghetto — entrambi a seguito degli obblighi di servizio pubblico — hanno comportato una nuova ripartizione dei posti offerti che favorisce la CMN. Questi dati erano stati naturalmente integrati nella risposta comune delle due società alla gara d'appalto.

(225) Le autorità francesi sostengono che non si può analizzare la partecipazione della SNCM al capitale della CMN come un attivo puramente finanziario, come sembra affermare Stef-TFE, facendo valere quanto segue:

— la situazione di tesoreria della SNCM nel 2002 non le permetteva in alcun modo di contribuire alla copertura dei fabbisogni di tesoreria della CMN ([68]),

— la SNCM ha già partecipato al finanziamento di fabbisogni puntuali di tesoreria della CMN nel 1999, apportando una copertura del 66 % del suo fabbisogno, a fianco di Stef-TFE,

— la SNCM non ha ricevuto dalla CMN una domanda di controgaranzia della cauzione della gara d'appalto,

— la SNCM non ha ostacolato il progetto d'apertura del capitale della CMN ai suoi lavoratori dipendenti a concorrenza del 5 %. In occasione dell'assemblea generale straordinaria della CMN del 27 giugno 2000, la SNCM ha innanzitutto dato il suo avallo all'approvazione di un fondo comune di partecipazione dei dipendenti destinato a ricevere i titoli per i lavoratori dipendenti, come nuovo azionista della CMN (mentre con la sua percentuale di diritto di voto avrebbe potuto opporsi). In una nota indirizzata al suo consiglio d'amministrazione, la direzione della CMN ha in seguito proposto di cedere, a profitto dei lavoratori dipendenti della CMN, il 2,25 % dei titoli che detiene nella SNCM. Le autorità francesi segnalano che hanno deciso di differire quest'operazione quando sono state messe al corrente della preparazione di un intervento di Stef-TFE su questo tema presso la Commissione, nell'ambito del procedimento d'indagine formale.

([68]) A tale riguardo, le autorità francesi hanno fornito alla Commissione una copia della lettera del presidente della SNCM al presidente della CMN del 23 maggio 2002.

(226) In conclusione, le autorità francesi considerano che la descrizione di Stef-TFE delle relazioni tra la SNCM e la CMN nel quadro dell'esecuzione del contratto di servizio pubblico non corrisponde alla realtà.

4.2.1.2. Proposta di una cessione delle quote della SNCM nella CMN

(227) Le autorità francesi affermano che la logica industriale si oppone fortemente all'idea di una distanza tra le due società che esercitano la stessa attività, con strumenti identici, nel quadro di un unico contratto di servizio pubblico. Inoltre gli utili potenziali di una maggiore cooperazione tra le due società si situano in una forcella da […] a […] milioni di EUR l'anno.

(228) La questione delle relazioni tra la SNCM e la CMN deve anche essere esaminata sotto un profilo strategico. La Commissione ha esaminato la situazione della SNCM dopo la fine del 2006, data che corrisponde alla scadenza dell'attuale contratto di servizio pubblico. La situazione della SNCM dipenderà in parte del livello dell'attività di servizio pubblico Corsica-Marsiglia di cui potrebbe essere incaricata.

(229) Le autorità francesi considerano che il mantenimento di una stretta collaborazione tra la SNCM e la CMN conferisce all'insieme le migliori possibilità di successo nella concorrenza per l'attribuzione di eventuali attività di servizio pubblico a partire dal 2007. Tale collaborazione costituisce un fattore importante di redditività della SNCM e il suo mantenimento appare essenziale.

(230) L'originalità ([69]) e l'importanza della flotta delle due società sono due vantaggi principali, che permettono la definizione di un'offerta di grande qualità, a servizio di tutti i porti della Corsica. Le tre navi della CMN permettono all'insieme SNCM/CMN di superare una soglia critica d'offerta, determinante agli occhi delle autorità francesi nella concorrenza di domani.

(231) Inversamente, queste tre navi potrebbero costituire per un concorrente una forza supplementare e permettere loro di competere efficacemente su tutti o parte dei collegamenti tra la Corsica e il continente. L'adozione di misure volte «a perfezionare l'indipendenza economica e finanziaria degli operatori» e che vanno in un senso «favorevole all'esercizio di una concorrenza sana e ragionata» ([70]) creerebbe senza dubbio le condizioni di una rottura della collaborazione tra le due società, riducendo fortemente le possibilità della SNCM di competere efficacemente in una nuova gara d'appalto per il servizio della Corsica.

(232) L'esame dei conti del gruppo Stef-TFE (dove la CMN, tenuto conto della quota del 49 % di Stef-TFE nella CMP, è consolidata soltanto dal metodo dell'equivalenza) porta a non escludere l'ipotesi di una […].

(233) La SNCM ha deciso il grande sforzo di finanziamento in occasione della ricomposizione del capitale della CMN. Il montaggio inizialmente prescelto mirava a costituire un insieme SNCM-CMN su scala industrialmente efficace. Con il suo impegno maggioritario nel capitale, la SNCM ha deciso, a tal fine, di accedere ad una posizione di partner inevitabile della CMN. Per ragioni di immagine legate al contesto politico dell'epoca, la maggioranza della SNCM è stata ripartita in due partecipazioni leggermente minoritarie (due volte 45 %) ai due livelli della struttura stabilita.

(234) La SNCM, di conseguenza, non ha soltanto sottoscritto il capitale della CMP e della Compagnie Méridionale Financière (CMF), create per assumere il controllo totale della CMN, ma ha anche garantito al 100 % il prestito bancario cui la CMF aveva dovuto ricorrere per completare il finanziamento del riacquisto.

(235) L'assenza di controllo effettivo della SNCM sulla CMN (oltre alla minoranza di blocco ai due livelli della struttura) è stata allora compensata da impegni permanenti degli azionisti, concernenti in particolare lo stabilimento di convenzioni di collaborazione che legano le società ([71]).

(236) La SNCM si è sempre interessata attivamente allo sviluppo della CMN, anche quando si trattava di aumentare la capacità di passeggeri sulle navi miste della CMN, a scapito delle quote di mercato della sola SNCM, ma a beneficio della qualità del servizio globale offerto dalle due società.

(237) La buona situazione della CMN oggi, sia nel settore passeggeri che in quello merci, è stata soprattutto realizzata grazie a mezzi finanziari, strategici, giuridici (creazione del gruppo) e funzionali (messa a disposizione di una rete di vendite) della SNCM. Inversamente, Stef-TFE, con un apporto iniziale di capitale minimo e poco rischioso, controlla oggi la gestione di un'impresa ben stabilita sul suo settore di attività.

(238) Le autorità francesi hanno precisato che il personale della SNCM è ben informato sulla questione ed è consapevole delle sfide testé esposte. Questa convergenza di opinioni su un argomento strategico per la SNCM contribuirà alla qualità del dialogo sociale nell'ambito dell'impresa e rafforzerà così la sua redditività.

(239) L'esame della questione sotto il suo aspetto finanziario non deve limitarsi alla valutazione del contributo di liquidità che procurerebbe la cessione, ma deve anche prendere in considerazione i redditi che la sua partecipazione nella CMN è suscettibile di procurare alla SNCM.

(240) La CMN è un'impresa la cui attività è omogenea e regolare. Beneficia di una compensazione di servizio pubblico che le procura una buona redditività dei capitali investiti. La partecipazione della SNCM nella CMN dovrebbe iniziare ad avere un impatto positivo sui suoi conti sociali. Infatti, tenuto conto del netto miglioramento della situazione finanziaria della CMN, la SNCM potrebbe incassare dividendi della CMN dalla fine del 2003 che potrebbero rapidamente diventare significativi a decorrere dall'esercizio 2004 e superare […] milioni di EUR, anche tenendo conto di un rapporto di distribuzione debole, del 30 %.

([69]) In particolare le navi miste di 500 passeggeri e di 2 300 metri lineari di merci.

([70]) I termini usati tra virgolette sono quelli utilizzati nella lettera di Stef-TFE del 7 gennaio 2003.

([71]) Le autorità francesi hanno allegato alla loro lettera del 13 febbraio 2003 copia dell'ultima convenzione.

(241) Inoltre, va notato che la rottura della collaborazione priverebbe la SNCM della sua attività d'agente generale della CMN (7,5 % di retribuzione e un'esposizione di tesoreria media di 2 milioni di EUR).

(242) In conclusione, la Francia difende la posizione che le partecipazioni della SNCM nella CMN rivestono un carattere molto strategico. La loro cessione costituirebbe secondo essa infatti non soltanto un controsenso industriale, ma anche un grande errore strategico.

4.2.2. *Risposta della Francia sulla natura dei legami tra la CMN e la SNCM*

4.2.2.1. Esistenza di un accordo tra azionisti

(243) Sulla base delle informazioni fornite da Stef-TFE, i servizi della Commissione hanno sospettato l'esistenza di un accordo tra azionisti tra Stef-TFE e la SNCM per il controllo della CMN. Con lettera del 16 gennaio 2003, la Commissione ha quindi chiesto alle autorità francesi, da un lato, se esistesse un accordo tra azionisti concernente i titoli della CMP, holding di controllo della CMN e, d'altro lato se, in caso affermativo, si poteva trasmetterle questo accordo tra azionisti. Nel loro fax inviato il 25 febbraio 2003, le autorità francesi hanno confermato l'esistenza di tale documento e ne hanno trasmesso una copia alla Commissione sottolineandone il carattere riservato. Questo accordo tra azionisti, concluso il 7 marzo 1992 tra il presidente della SNCM e il presidente della Compagnie de Navigation d'Orbigny (CNO) nel quadro dell'attuazione nel 1992 della sua struttura proprietaria, implica impegni reciproci tra la SNCM e la CMN e una cooperazione industriale tra i due gruppi.

(244) Più fondamentalmente, per rafforzare un montaggio complesso le cui modalità non riflettevano la realtà delle scelte strategiche effettuate, si è deciso tra i partner che «le assunzioni di partecipazioni … [erano state] concepite in uno spirito di cooperazione …» […] ([72]).

(245) Le autorità francesi fanno anche osservare che la CNO, diventata oggi Societé de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM di Orbigny), non dispone di alcuna possibilità di acquisire le quote della SNCM nella CMN senza l'accordo esplicito di quest'ultima, […].

(246) Circa la proposta formulata dal presidente di Stef-TFE di riacquistare alla SNCM le quote di quest'ultima nella CMN, le autorità francesi hanno affermato che ha tentato di avvantaggiarsi della situazione attuale particolare della SNCM, per ottenere una cessione delle quote della SNCM nella CMN, che non è affatto prevista dalle disposizioni dell'accordo tra azionisti.

4.2.2.2. Struttura della partecipazione della SNCM nella CMN

(247) Le autorità francesi hanno ricordato che la SNCM ha partecipazioni nella CMN attraverso la CGTH, società holding, detenuta al 100 %. La CGTH detiene infatti il 45 % della CMP, azionista di maggioranza al 55 % della CMN.

4.2.2.3. Controllo della CMN

(248) Le autorità francesi hanno confermato che, con un'azione concertata con le famiglie fondatrici ([73]), il gruppo Stef-TFE ([74]) esercita il controllo effettivo della CMP e quindi della CMN. Hanno tuttavia sottolineato che la SNCM dispone della minoranza di blocco ai due livelli della struttura proprietaria e dei diritti derivati dall'accordo tra azionisti, ma che non interviene nella gestione della CMN, la cui direzione è realizzata dal gruppo Stef-TFE.

(249) Le autorità francesi hanno dato la composizione esatta del consiglio d'amministrazione attuale della CMN, composizione fondata su una ripartizione due terzi/un terzo del numero di amministratori, dopo la ricomposizione del capitale della CMN nel 1992. Questo consiglio è composto da 5 amministratori di Stef-TFE, un rappresentante della famiglia RASTIT, il presidente della CGMF, il presidente della SNCM e un pensionato di quest'ultima. La presidenza del consiglio d'amministrazione è tenuta da uno degli amministratori di Stef-TFE.

4.2.2.4. Apertura del capitale della CMN

(250) Nella loro risposta del 25 febbraio 2003, le autorità francesi hanno segnalato, da un lato, che la SNCM aveva volontariamente collaborato all'apertura del capitale della CMN ai suoi lavoratori dipendenti e, d'altro lato, che ha chiesto di differire l'attuazione delle sue proposte non appena è venuta a conoscenza dell'intervento del gruppo Stef-TFE nell'ambito della procedura d'indagine nei suoi confronti; questo intervento si configura in violazione dei principi fondatori dell'accordo tra azionisti del 7 marzo 1992.

([72]) […].

([73]) Che possiedono il 6 % del capitale della CMP.

([74]) Che possiede il 49 % del capitale della CMP.

(251) Le autorità francesi hanno replicato che la valorizzazione della CMN era allo studio in sede SNCM, nel quadro dell'apertura del capitale della CMN ai suoi lavoratori dipendenti.

(252) Le autorità francesi hanno richiamato l'attenzione della Commissione sul fatto che nella sua proposta alla Commissione, il presidente di Stef-TFE aveva stimato la quota detenuta dalla SNCM mentre in occasione del consiglio d'amministrazione della CMP del 3 febbraio 2003, il presidente della CMP — che è anche presidente della CMN — ha informato gli amministratori della sua decisione di cedere il 5 % delle azioni della CMN ad un fondo comune di investimento riservato ai lavoratori dipendenti, per un prezzo che valorizza la CMN a 24 milioni di EUR.

4.3. **Commenti della Francia sulle osservazioni della regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra**

(253) Lo Stato francese approva globalmente il contenuto della lettera del 9 gennaio 2003 del presidente della regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra. Tuttavia, nella sua lettera del 13 febbraio 2003, ha tenuto a fare i due commenti seguenti:

— contrariamente a quanto affermato al punto 2 di detta lettera ([75]), l'offerta sul servizio tra la Francia continentale e la Corsica non è «sovradimensionata rispetto alla domanda»,

— la politica tariffaria della SNCM è conforme agli impegni da essa assunti di non dare origine a una guerra tariffaria e non di essere «price leader».

5. **VALUTAZIONE DELL'AIUTO**

5.1. **Natura della misura e carattere di compensazione per servizio pubblico di una parte dell'iniezione finanziaria proposta**

(254) L'iniezione di 76 milioni di EUR nella SNCM costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87 del trattato. Una ricapitalizzazione in una società che presenta una situazione finanziaria così precaria e che offre prospettive di redditività tutto sommato limitate non può essere assimilata ad un'azione di un investitore privato razionale in un'economia di mercato. D'altra parte, la Commissione nota che l'aumento di capitale non è sottoscritto dalla SNCF, secondo azionista della SNCM.

(255) Il mercato del cabotaggio è completamente aperto nella Comunità dal 1º gennaio 1999 e i collegamenti marittimi tra la Comunità e il Magreb sono oggetto di una concorrenza tra operatori comunitari. L'aiuto alla ristrutturazione a favore della SNCM è quindi suscettibile di creare una distorsione della concorrenza che influisce sugli scambi tra Stati membri.

(256) Bisogna innanzitutto notare che la SNCM ha subito disavanzi sostanziali tra il 1991 e il 2001, per tutti i servizi della Corsica soggetti a obbligo di servizio pubblico. La Commissione ritiene che il deficit eventuale nel 2002 sul servizio Marsiglia-Corsica può essere preso in considerazione, tenuto conto del fatto che, dal 1º gennaio 2002, le tariffe di esercizio per il servizio della Corsica a partire da Marsiglia e gli importi della compensazione finanziaria sono stati definiti tra le autorità pubbliche e la SNCM in modo contrattuale, contrariamente a ciò che è prevalso per le convenzioni del 1991 e del 1996.

— riguardo agli anni dal 1991 al 1999, la Commissione decide nel suo approccio di includere nei calcoli il risultato al lordo dell'imposta cumulata per il periodo 1991-1999 per il servizio della Corsica, quale determinato nella relazione dell'esperto delegato dalla Commissione ([76]), per il servizio della Corsica, diminuito del plusvalore di cessioni su navi. Questa cifra ammonta a – 217 milioni di FRF, cioè – 33,08 milioni di EUR ([77]),

— riguardo al 2000 e al 2001, che corrispondono agli ultimi due anni dell'applicazione della convenzione del 1996, il rapporto di perizia dell'epoca non aveva potuto, in mancanza di dati disponibili all'epoca, calcolare il risultato ottenuto in contabilità analitica riguardo al servizio della Corsica. Tuttavia, la Commissione ha seguito lo stesso approccio di tale rapporto di perizia e ha ricalcolato, a partire dai conti di risultato analitici forniti, il risultato al lordo dell'imposta deducendo le misure per ristrutturazione che sono già contabilizzate nelle spese di ristrutturazione notificate. D'altra parte, la Commis-

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

([76]) La relazione in questione è stata realizzata dallo studio BDO nel luglio 2001 su richiesta della Commissione per preparare la decisione 2002/149/CE. La tabella pubblicata al considerando 104 di detta decisione è estratta da tale relazione.

([77]) Cfr. la decisione 2002/149/CE summenzionata.

sione ha potuto verificare che, secondo i conti annuali dell'impresa, non vi sono state cessioni di materiale navale durante questi due anni.

(257) Secondo lo stesso approccio e la stessa motivazione della decisione 2002/149/CE, la Commissione arriva quindi alla tabella 11 seguente:

TABELLA 11

Conto di risultato analitico sul periodo 1991-2001

(in milioni)

Rete Corsica	2001		2000		1991-1999 ([78])		Totale 1991-2001	
	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR
Risultato al lordo dell'imposta	– 302,575	– 46,127	– 40,256	– 6,137	– 399,080	– 60,839	– 741,911	– 113,104
Dotazioni misure/ Deprezzamento Liamone	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Dotazioni misure/ Piano sociale	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091
Correzione plusvalenza (PV) su navi	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Risultato al lordo dell'imposta e fuori PV e fuori ristrutturazione	– 93,571	– 14,265	– 40,256	– 6,137	– 216,980	– 33,078	– 350,807	– 53,480

(258) Al totale, il cumulo dei risultati corretti del plusvalore su navi vendute durante questo periodo e delle spese di ristrutturazione si eleva per tutto il periodo 1991-2001 (convenzioni del 1991 e il 1996) a 53,48 milioni di EUR.

(259) Indipendentemente dalla necessità di analizzare l'iniezione finanziaria a titolo di aiuto alla ristrutturazione, questa parte dell'iniezione finanziaria è di conseguenza giustificata come compensazione di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato ed è di conseguenza compatibile con il mercato comune a tale riguardo.

(260) Le autorità francesi hanno notificato un progetto d'iniezione finanziaria di un importo più elevato (76 milioni di EUR), a titolo di aiuto alla ristrutturazione, ed è a questo titolo che la procedura dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato è stata avviata). Bisogna di conseguenza esaminare l'iniezione finanziaria nella sua totalità a questo titolo.

5.2. **Base giuridica della valutazione**

(261) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza». Tuttavia, ai sensi dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato, alcuni aiuti di Stato sono compatibili o possono essere considerati compatibili con il mercato comune.

(262) Gli Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi ([79]), che danno un'interpretazione dell'articolo 87 del trattato riguardo ai trasporti marittimi, rinviano per la valutazione degli aiuti alla ristrutturazione delle società marittime agli orientamenti comunitari. Secondo il punto 19 di detti orientamenti, «la sola base di compatibilità per gli aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione concessi ad imprese in difficoltà è l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c)». Ai sensi di questo articolo, la Commissione ha il potere di autorizzare «gli aiuti destinati a promuovere lo sviluppo di alcune attività economiche […] sempre che non alterino le condizioni degli scambi in una misura contraria all'interesse comune». Tale compatibilità si analizza su base di cinque criteri principali: l'analisi della presenza di aiuti alla ristrutturazione, il ritorno alla redditività grazie all'applicazione di un piano di ristrutturazione, la prevenzione di distorsioni della concorrenza, la proporzionalità degli aiuti e infine l'attuazione del piano di ristrutturazione.

([78]) Dati derivati dalla decisione 2002/149/CE.

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

5.3. **Analisi delle cause all'origine delle difficoltà finanziarie della SNCM**

(263) Il piano di ristrutturazione deve normalmente descrivere le circostanze all'origine delle difficoltà dell'impresa, cosa che permette di valutare se le misure proposte sono adattate. La Commissione cerca di determinare nella presente sezione le cause delle difficoltà finanziarie della SNCM.

(264) Una delle difficoltà dell'esercizio deriva dal fatto che la SNCM teneva una contabilità analitica con riferimento non a ciascuna linea marittima, ma a ciascuna nave.

5.3.1. *Livello di aiuti tra le bandiere francese e italiana*

(265) Il regolamento cabotaggio permette dal 1999 la libera scelta di bandiera fra le bandiere comunitarie e quindi la SNCM battente bandiera francese è confrontata alla concorrenza di navi battenti bandiera italiana. In particolare, Corsica Ferries, impresa francese, ha optato fin dal 1999 per la bandiera italiana per comodità di gestione ([80]) per tutta la sua flotta, poiché due terzi del traffico da essa effettuato avvengono con l'Italia.

(266) Sulla questione di determinare se la SNCM risente di un livello di aiuti più deboli rispetto ai suoi concorrenti battenti bandiera italiana, la Commissione desidera sottolineare i punti seguenti circa i vari sistemi di aiuti:

— oneri sociali: gli armatori battenti bandiera francese beneficiano di riduzione di oneri sociali più considerevoli in Francia ([81]) dei loro omologhi in Italia e il regime italiano è esclusivamente riservato alle società di cabotaggio ([82]),

— tasse delle imprese: a partire da quest'anno (2003) la Francia, contrariamente all'Italia, dispone di un regime d'imposizione forfettaria a favore delle società marittime ([83]).

(267) Anche se è molto difficile fare raffronti tra la pressione dei contributi fiscali e sociali secondo le varie alternative, la Commissione confuta l'argomentazione sviluppata dal rappresentante del consiglio generale di Bouches-du-Rhône ([84]), secondo cui la registrazione di Corsica Ferries sotto bandiera italiana le permetterebbe di beneficiare di un livello di aiuto più elevato. Tutti i sistemi di aiuti a favore degli armatori battenti bandiera italiana sono stati considerati dalla Commissione come compatibili con il mercato comune. Nessuna delle decisioni in materia è stata impugnata dinanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee. D'altra parte, la Commissione sottolinea che ha sempre esercitato il suo controllo sui regimi fiscali e sociali di deroga di cui beneficiano gli armatori comunitari con l'obiettivo di avvicinare questi regimi tra loro attraverso l'applicazione degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato al trasporto marittimo.

(268) In conclusione, la Commissione non prende in considerazione l'argomentazione secondo la quale il principale concorrente della SNCM riceverebbe più aiuti battendo un'altra bandiera comunitaria.

5.3.2. *Politica di acquisto di navi*

(269) Circa l'eventuale impatto del rinnovo di un numero apparentemente considerevole di navi in un periodo di tempo relativamente breve sui risultati dell'impresa, la Commissione osserva che la SNCM ha effettuato molti acquisti ([85]) di navi dal 1996:

— Aliso (NGV) e Napoléon Bonaparte, consegnata nel 1996,

— Liamone (NGV) consegnata nel 2000,

— Danielle Casanova, consegnata nel 2002,

— Pascal Paoli, consegnata nel 2003.

([80]) Secondo Corsica Ferries, la bandiera italiana è più flessibile della bandiera francese riguardo all'assunzione di marinai di altri Stati membri.

([81]) Decisione della Commissione del 30 aprile 2001, caso N 88/2001, Francia — Rimborso alle imprese marittime dei contributi di assegnazioni familiare e ASSEDIC.

([82]) Decisione della Commissione del 18 agosto 1999, caso N 396/99, Italia — Regime d'alleggerimento di oneri sociali nel settore del cabotaggio marittimo, per il periodo 1999-2001 con un tasso del 43 %. Regime prolungato due volte per il 2002 e il 2003 con un tasso d'alleggerimento rispettivo dell'80 % e il 25 % (decisione della Commissione del 6 settembre 2002, caso N 519/2002 e decisione della Commissione dell'11 marzo 2003, caso N 19/2003).

([83]) Decisione della Commissione del 14 maggio 2003, caso N 732/2002, Francia — Regime d'imposizione forfettaria sulla base del tonnellaggio a favore delle società di trasporto marittimo.

([84]) Cfr. il considerando 180.

([85]) In piena proprietà o in leasing.

(270) La Commissione ha chiesto di completare le spiegazioni date dalle autorità francesi sulla politica della SNCM in materia di acquisto di navi per garantire la razionalità delle decisioni di acquisto della società. La Commissione ha pertanto chiesto di esaminare il peso delle immobilizzazioni di navi nei bilanci consolidati dell'impresa, che tengono conto anche delle navi comperate in leasing, integrando le immobilizzazioni in corso che coprono, in grandissima parte, le navi ordinate e non ancora consegnate.

TABELLA 12

Evoluzione delle immobilizzazioni nette di navi

(in milioni di EUR)

Anno	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Immobilizzazioni nette di materiale navale (tra cui leasing)	342,809	307,840	274,520	238,921	267,396	218,536	326,414
Immobilizzazioni in corso	0,331	0,734	7,249	51,781	19,986	108,437	1,440
Totale	343,140	308,575	281,769	290,702	287,382	326,973	327,854

(271) Alla lettura della tabella 12, la Commissione osserva che le recenti acquisizioni di navi non hanno comportato un aumento significativo delle immobilizzazioni all'attivo consolidato della società. Queste immobilizzazioni sono restate in tutti i casi a livelli inferiori a quello registrato nel 1996. La Commissione constata quindi che la SNCM non ha particolarmente surinvestito negli ultimi anni per il rinnovo della sua flotta.

(272) La Commissione nota che la SNCM ha finanziato quattro delle sue navi ([86]) in leasing per ridurre il suo indebitamento nel suo bilancio sociale e che tre navi in piena proprietà sono ancora ipotecate ([87]). Per le navi restanti ([88]), la SNCM ha confermato che la società non ha trovato banche disposte ad accettarle in garanzia ipotecaria. Il livello d'indebitamento della società e la debolezza del suo autofinanziamento, presentato in dettaglio più avanti e che permette appena di garantire il pagamento degli interessi sul debito esistente, non sono infatti tali da indurre una banca, che agisce come creditore privato e a condizioni di mercato, a proporre un'esposizione di credito complementare alla SNCM. Il rischio per tale creditore di non vedere le scadenze di un prestito onorate dalla SNCM sarebbe infatti significativo in base alle risorse finanziarie che libera. Difficoltà simili non permetterebbero alla SNCM di ricorrere ad eventuali operazioni di lease-back per ridurre il suo indebitamento. L'esperienza della Commissione in materia di sequestri effettivi di navi o di aeromobili mostra che ciò è difficilmente attuabile in pratica quando tali attivi sono destinati a servizi d'interesse nazionale o regionale.

(273) Infine, circa l'assunto secondo cui la SNCM sarebbe costretta a comperare navi costruite in Francia, la Commissione nota che le ultime navi consegnate nuove o rinnovate provengono da cantieri navali non francesi.

5.3.3. *Conti di esercizio cronicamente negativi*

(274) La Commissione ha esaminato due aspetti degli oneri di esercizio, la massa salariale e i consumi intermedi.

([86]) Liamone, Aliso, Pascal Paoli e Danielle Casanova.
([87]) Méditerranée, Paglia Orba, Napoléon Bonaparte e Asco che è attualmente in vendita.
([88]) Île de Beauté, Monte d'Oro, Monte Cinto e Corsica.

TABELLA 13

Evoluzione del risultato e del margine di esercizio

Anno	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Media
Risultato di esercizio (in milioni di EUR)	– 5,8	– 3,9	– 8,6	– 9,3	– 1,2	– 6,4	– 2,99
Margine di esercizio RE/ (CA + sovvenzione di continuità territoriale)	– 2,27 %	– 1,49 %	– 3,08 %	– 3,21 %	– 0,40 %	– 2,25 %	– 1,09 %

5.3.3.1. Peso della massa salariale

(275) La Commissione nota innanzitutto che, secondo uno studio da essa ordinato ([89]), i costi di equipaggio per navi di trasporto passeggeri sono più elevati sotto bandiera francese che sotto bandiera italiana.

(276) Le autorità francesi hanno segnalato che le spese di personale sono restate stabili tra il 1998 e il 2002, passando da 111,1 milioni di EUR a 114,4 milioni di EUR. Invece, sottolinea che circa un terzo di questa somma riguarda la retribuzione del personale sedentario. Questa ripartizione corrisponde alla ripartizione dell'organico (tra 764 e 824 sedentari contro un numero di marittimi compresi tra 1 519 e 1 599, a seconda degli anni, tra il 1999 e il 2002).

(277) La Commissione stessa ha calcolato alla tabella 14 alcuni rapporti in relazione all'evoluzione della massa salariale della SNCM.

TABELLA 14

Evoluzione della massa salariale

Anno	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Importo della massa salariale (in milioni di EUR)	73,681	77,027	77,751	81,014	83,489	83,536
Aumento rispetto all'anno precedente		4,54 %	0,94 %	4,20 %	3,06 %	0,06 %
Forza di lavoro media (ETP)	2 344	2 377	2 283	2 386	2 423	2 392
Massa salariale su organico (in EUR)	31 434	32 405	34 057	33 954	34 457	34 923
Aumento rispetto all'anno precedente		3,09 %	5,10 %	– 0,30 %	1,48 %	1,35 %
Fatturato HT (in milioni di EUR)	175,4	180,9	195,0	204,9	204,1	205,8
Sovvenzione continuità territoriale (in milioni di EUR)	80,1	80,4	84,4	85,4	86,7	77,7
Entrate (CA+sovvenzioni) (in milioni di EUR)	255,5	261,3	279,4	290,3	290,8	283,5
Massa salariale su entrate	28,84 %	29,48 %	27,83 %	27,91 %	28,71 %	29,47 %

([89]) Cfr. allegato 7 della relazione della Commissione sull'attuazione del regolamento «Cabotaggio», COM(2002) 203 def., disponibile su Internet all'indirizzo seguente: http://Europa.eu.int/eur-lex/fr/com/rpt/2002/com2002_0203fr01.pdf

(278) La massa salariale è quindi restata contenuta negli ultimi anni. Ma la parte dei salari rispetto al fatturato sembra considerevole, prova certamente che le altre società marittime hanno esternalizzato un maggior numero di attività connesse della SNCM. Ciò indica una scelta di gestione che è legata alla cronistoria della società pubblica e il cui principio non è criticato dalla Commissione.

5.3.3.2. Peso degli acquisti intermedi

(279) La riduzione dei costi relativi ai consumi intermedi ([90]) è determinante per il buon successo del piano di ristrutturazione. La Commissione nota che gli utili previsti del programma di controllo degli acquisti intitolato «compériamo meglio» non basteranno da soli a rettificare i conti di esercizio. La Commissione ritiene che la SNCM dovrà proseguire i suoi sforzi e ottimizzare i suoi acquisti durante e oltre il periodo di ristrutturazione.

5.3.3.3. Opinione della Commissione sul conto di esercizio

(280) La Commissione ritiene che la SNCM debba imperativamente individuare risultati di esercizio positivi non appena possibile e in modo duraturo. Constata che ciò non è stato ancora il caso nel 2002 ([91]), contrariamente alle previsioni del piano di ristrutturazione, e che gli sforzi già fatti dalla SNCM per aumentare la sua produttività non hanno ancora prodotto la loro piena efficacia. La SNCM non può infatti aspettare la salvezza dalle sole plusvalenze future su navi individuate in occasione delle vendite, né dai suoi prodotti finanziari.

5.3.4. *Peso degli obblighi di servizio pubblico*

(281) La Commissione nota che le compensazioni finanziarie ricevute in applicazione delle convenzioni quinquennali del 1991 e del 1996 non hanno permesso alla SNCM di colmare completamente le sue perdite, come già sottolineato nella sua decisione 2002/149/CE ([92]).

([90]) Cfr. la sezione 2.3.6.

([91]) La SNCM ha individuato un deficit di esercizio di 6,3 milioni di EUR nel 2002, il più ingente degli ultimi anni, salvo il 2000.

([92]) Cfr. a tal fine la decisione 2002/149/CE.

(282) In particolare, l'arrivo di un concorrente nel 1996, dopo la firma della convenzione quinquennale del 1996, ha avuto effetti negativi sul risultato della SNCM ([93]). Infatti, la SNCM ha perso passeggeri in partenza da Nizza, poi da Tolone, cosa che ha ridotto le sue entrate. Tenuto conto del fatto che la compensazione finanziaria a favore della SNCM era relativamente indipendente dalle entrate realizzate, la perdita di una parte della clientela a profitto di Corsica Ferries ha automaticamente portato a un deterioramento del conto di risultato della società pubblica.

5.4. **Verifica del rispetto degli orientamenti comunitari**

(283) Nella sua analisi del presente dossier, la Commissione ha cercato di trovare un equilibrio tra, da un lato, la tutela degli interessi concorrenti di fronte a distorsioni potenziali della concorrenza, e dall'altro, il rischio di arrivare ad un monopolio sul servizio della Corsica a partire dalla Francia continentale. Infatti, la scomparsa della SNCM condurrebbe non soltanto a gravi difficoltà finanziarie per i suoi fornitori e i suoi subappaltatori ([94]), ma anche ad un monopolio di fatto di Corsica Ferries sui servizi tra la Francia continentale e la Corsica ([95]).

(284) La Commissione ricorda infatti che gli orientamenti comunitari stipulano che un aiuto alla ristrutturazione non è contrario all'interesse comune quando «gli eventuali effetti di distorsione della concorrenza provocati dagli aiuti saranno compensati dai benefici derivanti dal mantenimento in vita dell'impresa [in particolare qualora si accerti che (...) la sua scomparsa potrebbe condurre ad una situazione di monopolio o di stretto oligopolio]» ([96]),

(285) D'altra parte, la Commissione ha tenuto conto nella sua analisi dei due punti seguenti:

— da un lato, la SNCM ha dovuto fare fronte, su un periodo relativamente breve tra il 1996 e il 2001, a profondi cambiamenti del suo mercato storico. Da una situazione di monopolio, certamente controllata, tramite convenzioni, dallo Stato, quindi dall'ente

([93]) Cfr. a tal fine la decisione 2002/149/CE.

([94]) Come detto alla sezione 3.3, i rappresentanti degli enti territoriali hanno ricordato nelle loro osservazioni alla Commissione che la SNCM aveva un impatto importante per tutta l'economia regionale.

([95]) A tale riguardo, lo studio di mercato fornito dalle autorità francesi sottolinea che «il mantenimento dell'attività di due operatori principali su questi collegamenti è imperativo per ragioni di buon senso economico».

([96]) Cfr. il punto 28 degli orientamenti comunitari.

territoriale di Corsica, è entrata in un ambiente fortemente concorrenziale. Infine, ha perso dall'inizio del 2002 le sovvenzioni di esercizio per i servizi della Corsica da Tolone e Nizza,

— d'altra parte, la SNCM ha ereditato risultati operativi deficitari legati all'esecuzione delle convenzioni di servizio pubblico del 1991 e del 1996, come sottolineato nella decisione 2002/149/CE ([97]). Tali risultati operativi deficitari erano quantificati in detta decisione a 217 milioni di FRF dopo integrazione del plusvalore realizzato su alcune navi.

(286) Risulta da queste considerazioni che l'aiuto programmato non è, tenuto conto del contesto, contrario all'interesse comune per natura. La sua concessione dovrà tuttavia essere condizionata, da un lato, al rispetto delle condizioni instaurate dagli orientamenti comunitari, e dall'altro, a tutti gli obblighi che la Commissione giudicherà utili per attenuare gli effetti di potenziale distorsione dell'aiuto.

(287) La Commissione ricorda che ha già autorizzato in passato ristrutturazioni di società marittime, tra cui in particolare Brittany Ferries, con la decisione 2002/15/CE della Commissione ([98]) e la CGM, di cui SNCM non è più filiale dal 1976, con decisione 97/14/CE ([99]).

5.4.1. *Carattere di impresa in difficoltà*

(288) Per essere ammissibile ad un aiuto alla ristrutturazione, l'impresa deve potere essere considerata come in difficoltà ai sensi degli orientamenti comunitari ([100]).

(289) Questo criterio era stato verificato nella decisione della Commissione del 17 luglio 2002 ([101]) riguardante l'aiuto al salvataggio a favore della SNCM e in quella del 19 agosto 2002 che avvia il procedimento d'indagine formale nei confronti del progetto di ricapitalizzazione, sulla base dei conti annuali della SNCM per il 2001.

(290) Bisogna verificare se la SNCM verifica sempre questa condizione, rispetto questa volta alla relazione annuale più recente, cioè quello del 2002. La Commissione sottolinea a titolo preliminare, come lo ricordano gli orientamenti comunitari ([102]), che non esiste una definizione comunitaria dell'impresa in difficoltà. Tuttavia, la Commissione ha verificato che la SNCM soddisfa effettivamente il test previsto al punto 5 degli orientamenti comunitari, che permette di verificare chiaramente se un'impresa è in difficoltà. Ha anche verificato che la situazione della SNCM presentava i criteri generalmente utilizzati per verificare se un'impresa è in difficoltà, così come sono enumerati al punto 6 degli orientamenti comunitari.

5.4.1.1. Scomparsa del capitale sottoscritto dall'impresa

(291) La SNCM dispone di un capitale, con i divari di rivalutazione, di 17,7 milioni di EUR, da comparare ad un riporto nuovamente nel 2002 di – 69,9 milioni di EUR (di cui 40,4 milioni di EUR per il solo risultato netto del 2001) e di riserve a concorrenza di 21,5 milioni di EUR. I fondi propri, esclusi gli accantonamenti regolamentati ([103]), ancora chiamati «situazione netta» nella terminologia contabile francese, restano sempre negativi: – 26,5 milioni di EUR nel 2002 e – 30,7 milioni di EUR nel 2001. Tale livello traduce la scomparsa di più della metà del capitale sottoscritto dell'impresa, capitale di cui più di un quarto è scomparso nel corso degli ultimi 12 mesi successivi alla notifica. Si verifica quindi la condizione sufficiente e non necessaria descritta al punto 5, lettera a), degli orientamenti comunitari ([104]) e si può dimostrare che l'impresa è effettivamente in difficoltà.

([97]) Cfr. il considerando 105 della decisione 2002/149/CE.
([98]) Decisione 2002/15/CE della Commissione, dell'8 maggio 2001, relativa all'aiuto di Stato erogato dalla Francia in favore della società «Bretagne Angleterre Irlande» («BAI» o «Brittany Ferries») (GU L 12 del 15.1.2002, pag. 33).
([99]) Decisione 97/14/CE summenzionata.
([100]) Cfr. il punto 30 degli orientamenti comunitari.
([101]) Decisione summenzionata.
([102]) Cfr. il punto 4 degli orientamenti comunitari: «Non esiste una definizione comunitaria di impresa in difficoltà. La Commissione ritiene tuttavia che un'impresa sia in difficoltà, ai sensi dei presenti orientamenti, qualora essa non sia in grado, con le proprie risorse finanziarie o ottenendo i fondi necessari dai proprietari/azionisti o dai creditori, di contenere le perdite che potrebbero condurla quasi certamente, senza un intervento esterno dei poteri pubblici, al collasso economico a breve o a medio termine».
([103]) Gli accantonamenti regolamentati sono oneri passati in contabilità in applicazione di norme fiscali, come ad esempio l'ammortamento anticipato definito alla nota a piè di pagina 109.
([104]) Cfr. il punto 5, lettera a), degli orientamenti comunitari: «In particolare, l'impresa, a prescindere dalla sua dimensione, è comunque considerata in difficoltà,
a) se si tratta di società a responsabilità limitata, qualora abbia perduto più della metà del capitale sottoscritto e la perdita di più di un quarto di tale capitale sia intervenuta nel corso degli ultimi dodici mesi».

5.4.1.2. Altri indici che dimostrano che la SNCM è in difficoltà

(292) Conformemente agli orientamenti comunitari, «Le difficoltà di un'impresa di solito sono rivelate da livello crescente delle perdite, diminuzione del fatturato, aumento delle scorte, eccesso di capacità produttiva, diminuzione del margine lordo di autofinanziamento, aumento dell'indebitamento e degli oneri da interessi e basso o inesistente valore dal capitale netto» ([105]).

(293) La Commissione constata a tale riguardo i fatti seguenti nei conti della SNCM, compresi i conti annuali 2002, anche se, al momento della loro trasmissione alla Commissione, non erano ancora stati approvati formalmente dall'assemblea generale degli azionisti della SNCM e non possono quindi essere considerati definitivi:

— le perdite sono aumentate da – 6,2 milioni di EUR nel 2000 a – 40,4 milioni di EUR nel 2001. Tra il 2001 e il 2002 il risultato corrente è passato da – 5,1 milioni di EUR nel 2001 a – 5,8 milioni di EUR nel 2002, poiché le perdite nette nel 2002 hanno potuto essere ridotte soltanto grazie alla vendita di alcune navi,

— tra il 2000 e il 2001 il fatturato passeggeri è diminuito di 2,3 milioni di EUR, mentre il mercato per il traffico di passeggeri tra la Corsica e la Francia continentale progrediva di circa il 17 %,

— i debiti finanziari netti leasing escluso sono passati da 135,8 milioni di EUR a 144,8 milioni di EUR tra il 2000 e il 2002,

— gli oneri finanziari (interessi e oneri assimilati) sono passati da 7 milioni di EUR nel 2000 a 9,268 milioni di EUR,

— i fondi propri sono diminuiti di 36 milioni di EUR tra il 2000 e il 2001.

(294) Un numero considerevole degli indici — che non sono cumulativi — forniti negli orientamenti comunitari risulta verificato. La Commissione nota anche segni inquietanti della situazione finanziaria della SNCM:

— i fondi propri dell'impresa restano molto deboli rispetto all'entità e al fabbisogno di finanziamento dell'impresa. Dopo 29,7 milioni di EUR alla fine del 2001, sarebbero di 33,8 milioni di EUR alla fine del 2002. Questa progressione evidente non deriva del resto dall'attività operativa, il risultato corrente 2002 resta negativo come sopra indicato. È invece legata ai primi risultati del piano di ristrutturazione e alle cessioni che implica e che hanno individuato plusvalori eccezionali di più di 5 milioni di EUR e al primo anno di ripresa dell'accantonamento nel 2001 relativo alla Liamone. Va inoltre precisato che su queste cifre di situazione netta, 60 milioni di EUR provengono dall'applicazione dell'ammortamento fiscale accelerato ([106]). Questa parte ha quindi dato luogo, in passato, ad un beneficio fiscale che si annullerà nel futuro. Costituisce quindi un debito futuro d'imposta ([107]) che ammonta, escludendo gli ammortamenti considerati differiti, a 20 milioni di EUR alla fine del 2001 e ancora a 16,8 milioni di EUR alla fine del 2002. Tenendo conto di questi ultimi dati, i fondi propri netti raggiungerebbero soltanto più circa 10 milioni di EUR alla fine del 2001 e 17 milioni di EUR alla fine del 2002,

— i fondi propri di 33,8 milioni di EUR a fine 2002 devono essere comparati ad un attivo immobilizzato netto rispettivamente di circa 285 milioni di EUR fine 2001 e 283 milioni di EUR a fine 2002, il che significa che la quasi totalità del finanziamento a lungo termine dell'impresa è garantita da debiti. I debiti finanziari rappresentano effettivamente, leasing escluso, 134,5 milioni di EUR a fine 2001 e 144,8 milioni di EUR a fine 2002. Questa grande fragilità finanziaria impedisce all'impresa di trovare altre risorse sul mercato,

— l'analisi della capacità di autofinanziamento (29 milioni di EUR nel 2001 e 24,7 milioni di EUR nel 2002) rivela le stesse debolezze: il suo livello copre appena gli impegni di rimborsi per i debiti finanziari esistenti (27,5 milioni di EUR nel 2001 e 21,3 milioni di EUR nel 2002). La capacità di autofinanziamento non può quindi fungere da sicurezza per un nuovo prestatore.

([105]) Cfr. il punto 6 degli orientamenti comunitari.

([106]) L'ammortamento anticipato rappresenta la differenza tra l'ammortamento lineare, portato in diminuzione dell'attivo al bilancio, e l'ammortamento decrescente autorizzato dalla legge fiscale. Se l'ammortamento decrescente non è preso in considerazione come ammortamento contabile, la differenza tra quest'ultimo e l'ammortamento lineare cumulato è portata a questo conto di passivo (ammortamento anticipato), tradizionalmente incluso in contabilità francese fra i fondi propri. L'ammortamento totale in fine di periodo resta lo stesso e questo sistema non permette quindi che di anticiparlo e generare una riduzione di imposta nei primi anni.

([107]) Presentata negli allegati dei conti annuali 2001 (pag. 24) e dei conti provvisori 2002 (nota 2.18).

(295) Le autorità francesi hanno confermato d'altra parte alla Commissione che le banche rifiutano ormai di prestarle denaro a causa del suo indebitamento, anche se la SNCM ha proposto di portare in garanzia le sue ultime navi libere da ipoteche o da altri vincoli simili.

(296) D'altra parte, il contratto attuale di delega di servizio pubblico non modifica affatto questa analisi. Questo contratto deve permettere alla SNCM, con il successo del piano di ristrutturazione, di raggiungere risultati di esercizio positivi, ma l'acuta mancanza di fondi propri, l'indebitamento crescente e il costo delle misure operative del piano di ristrutturazione dovrebbero condurre la società, in un certo lasso di tempo, alla cessazione di pagamento.

(297) In conclusione, la Commissione ritiene che la SNCM sia effettivamente un'impresa in difficoltà come definita negli orientamenti comunitari.

5.4.2. *Assenza di aiuto alla ristrutturazione nei dieci anni precedenti*

(298) Gli orientamenti comunitari ([108]) dispongono che una società che ha già usufruito in passato di un aiuto alla ristrutturazione non può normalmente riceverne un secondo nei dieci anni successivi alla fine del periodo di ristrutturazione. Nell'inventario degli aiuti di cui ha già usufruito la SNCM, non figura alcun aiuto alla ristrutturazione ([109]). Si tratta infatti della prima ristrutturazione della SNCM dalla sua creazione nel 1976.

5.4.3. *Ritorno alla redditività*

(299) Il piano di ristrutturazione, la cui durata deve essere la più limitata possibile, deve permettere di ripristinare l'efficienza economico-finanziaria a lungo termine dell'impresa entro un lasso di tempo ragionevole e sulla base di ipotesi realistiche circa le condizioni operative future. Il piano di ristrutturazione deve proporre un cambiamento dell'impresa tale che quest'ultima possa coprire, una volta completata la ristrutturazione, tutti i suoi costi, compresi i costi d'ammortamento e gli oneri finanziari. La redditività prevista dei fondi propri dell'impresa ristrutturata dovrà essere sufficiente per permetterle di affrontare la concorrenza non contando soltanto sulle sue forze.

(300) Analogamente, l'effetto delle misure e il successo del piano non sono tributari dell'evoluzione del mercato, ad eccezione della progressione sul Magreb che corrisponde soprattutto ad un ritorno ad una posizione che aveva la SNCM fino alla metà degli anni 1990.

(301) Una ristrutturazione deve implicare l'abbandono delle attività, che, anche dopo ristrutturazione, resterebbero strutturalmente deficitarie. Per il servizio tra la Corsica e il continente italiano, la SNCM ha tratto l'insegnamento dai suoi insuccessi passati: ha deciso di chiudere la sua filiale italiana, Corsica Marittima, che è stata deficitaria dalla sua creazione nel 1990 fino al 1997.

(302) Il ritorno alla redditività del servizio tra Marsiglia e la Corsica è previsto in breve tempo e il Magreb è già un'attività vantaggiosa. Solo l'attività in partenza da Nizza resta più incerta ma la sua importanza diminuisce e il deprezzamento anticipato della Liamone nel 2001 faciliterà il ritorno a risultati positivi su questa linea. La Commissione accetta d'altra parte l'argomentazione secondo la quale una presenza, anche ridotta, in partenza da Nizza resta necessaria per il posizionamento della società su tutto il mercato. Il reimpiego sul Magreb contribuirà a diminuire la dipendenza della società riguardo al servizio storico e dovrebbe anche contribuire al ritorno alla redditività tenuto conto dei margini più forti sui servizi del Magreb.

(303) Trattandosi della redditività a lungo termine, cioè oltre la scadenza dell'attuale contratto di delega di servizio pubblico, la Commissione ritiene che l'attuazione del piano debba permettere all'impresa di affrontare la concorrenza in modo efficace in occasione del rinnovo dei contratti. Nota infine che, anche con uno scenario di perdita parziale, ossia una nave traghetto, questo contratto dovrebbe permettere alla società di conservare risultati positivi. Se la perdita di questo contratto dovesse causare un calo del 40 % o più dei ricavi della società sul suo mercato storico, come anche previsto in un altro scenario, la Commissione considera che si entrerebbe allora in un'alternativa che pochi piani di ristrutturazione, con o senza sostegno pubblico, sarebbero capaci di sopprimere e che è prematuro prevedere in questa fase.

(304) La Commissione deve anche determinare la scadenza del periodo di ristrutturazione, in quanto essa determina degli obblighi per il beneficiario dell'aiuto. Anche se il piano di ristrutturazione prevede azioni scaglionate

([108]) Cfr. il punto 48 degli orientamenti comunitari.
([109]) Cfr. la sezione 2.5.

principalmente sugli anni 2002 e 2003, resta però il fatto che la SNCM ritroverà un livello di fondo propri «sufficiente» soltanto verso il 2005-2006. La Commissione fissa così la fine del periodo di ristrutturazione al 31 dicembre 2006.

5.4.4. *Carattere realistico delle ipotesi*

(305) Gli orientamenti comunitari esigono che il piano di ristrutturazione si basi su «ipotesi realistiche circa le condizioni operative future» ([110]).

(306) La Commissione considera lo studio di mercato serio e ritiene che costituisca una buona base per stabilire gli scenari evolutivi dell'impresa.

(307) Il miglioramento della redditività deve derivare soprattutto da misure interne previste dal piano di ristrutturazione e non basarsi su fattori esterni, sui quali l'impresa può influire (variazioni di prezzo o della domanda) soltanto se le ipotesi formulate sull'evoluzione del mercato sono ampiamente accettate. Il miglioramento dell'impresa non deve quindi fare affidamento soltanto sul servizio del Magreb; esso presuppone soprattutto un migliore controllo dei costi di produzione e una migliore produttività.

(308) Il piano di ristrutturazione deve normalmente tenere conto in particolare della situazione e dell'evoluzione prevedibile dell'offerta e della domanda sul mercato dei prodotti in questione, con scenari che esprimano ipotesi ottimiste, pessimiste e medie come pure forze e debolezze specifiche dell'impresa.

(309) Il piano di ristrutturazione permette all'impresa una transizione verso una nuova struttura con prospettive di redditività a lungo termine e la possibilità di funzionare con le proprie risorse.

(310) Il piano di ristrutturazione deve proporre un cambiamento dell'impresa in modo che essa possa coprire, una volta completata la ristrutturazione, tutti i suoi costi, compresi i costi d'ammortamento e gli oneri finanziari. La redditività prevista dei fondi propri dell'impresa ristrutturata dovrà essere sufficiente per permetterle di affrontare la concorrenza non contando soltanto sulle sue forze, anche nell'ipotesi in cui la SNCM non fosse più aggiudicataria dopo il 2007 del contratto di delega di servizio pubblico tra la Corsica e Marsiglia.

([110]) Cfr. il punto 32 degli orientamenti comunitari.

5.4.5. *Prevenzione di distorsioni eccessive della concorrenza*

(311) Si devono adottare misure onde attenuare, per quanto possibile, le conseguenze sfavorevoli dell'aiuto per i concorrenti. In caso contrario, l'aiuto dovrebbe essere considerato contrario all'interesse comune e quindi incompatibile con il mercato comune ([111]).

(312) Conformemente agli orientamenti comunitari, questa condizione deve tradursi, nella fattispecie, in una limitazione della presenza che l'impresa può assumere sul suo mercato storico, cioè il servizio della Corsica, che è anche quello dove fa fronte ad una concorrenza di società stabilite nella Comunità, mentre ciò non è il caso per il servizio del Magreb.

(313) La Commissione ritiene che il mercato dei servizi marittimi verso la Corsica non è in sovraccapacità, tenuto

([111]) Cfr. il punto 39 degli orientamenti comunitari: «Le contropartite potranno assumere forme diverse, a seconda che l'impresa operi o meno su un mercato caratterizzato da eccesso di capacità. Ai fini della valutazione della sovraccapacità del mercato, la Commissione può prendere in considerazione tutti gli elementi utili di cui sia a conoscenza:

i) nel caso esista una sovraccapacità produttiva strutturale su scala comunitaria o del SEE, in un mercato in cui il beneficiario degli aiuti continua ad esplicare la propria attività, il piano di ristrutturazione deve contribuire al risanamento di tale mercato, in misura proporzionale all'importo dell'aiuto ricevuto e ai suoi effetti sul mercato rilevante, attraverso una riduzione irreversibile della capacità di produzione. Una riduzione delle capacità è irreversibile quando gli impianti interessati sono resi definitivamente inidonei a produrre ai livelli precedenti oppure sono convertiti in maniera permanente ad altro uso. A questo proposito, non è sufficiente vendere la capacità in eccesso ai concorrenti, a meno che l'impianto non venga venduto per essere utilizzato in un mercato geografico in cui il mantenimento in esercizio dell'impianto stesso non abbia alcun effetto significativo sulla situazione concorrenziale nella Comunità. L'obbligo di ridurre la capacità deve avere come scopo la riduzione della presenza dell'impresa assistita sul(i) mercato(i) interessato(i);

ii) se invece il mercato in cui opera il beneficiario dell'aiuto non è caratterizzato da una situazione di sovraccapacità produttiva strutturale nella Comunità o nel SEE, la Commissione valuterà comunque l'opportunità di esigere una contropartita; qualora la contropartita preveda una riduzione della capacità dell'impresa interessata, tale riduzione potrà assumere la forma di una cessione di attività o di affiliate. La Commissione dovrà valutare le contropartite proposte dallo Stato membro, in qualsiasi forma, e stabilire se la loro portata sia sufficiente ad attenuare i potenziali effetti di distorsione della concorrenza. Nell'esaminare le necessarie contropartite, la Commissione terrà conto della situazione del mercato e, in particolare, del suo livello di crescita e del grado di copertura della domanda».

conto della forte stagionalità e della crescita considerevole del traffico ([112]). La Commissione nota anche che il tasso di riempimento a medio termine delle navi del principale concorrente della SNCM è inferiore a quello della società pubblica. Non essendo il mercato in sovraccapacità ai sensi degli orientamenti comunitari, non c'è motivo di contribuire al suo risanamento. La vendita di navi — anziché la loro demolizione — rappresenta quindi una riduzione di capacità ammissibile alla luce degli orientamenti comunitari.

(314) La limitazione o la riduzione forzata della presenza sui mercati in causa sui quali l'impresa opera rappresenta infatti una contropartita per i concorrenti, contropartita la cui portata deve essere in rapporto con gli effetti di distorsione che causerà o sarà suscettibile di causare l'aiuto alla ristrutturazione.

(315) Il piano di ristrutturazione contribuisce significativamente alla riduzione della presenza dell'impresa sul suo mercato, al profitto diretto dei suoi concorrenti, grazie agli elementi seguenti:

— la chiusura della filiale Corsica Marittima (82 000 passeggeri nel 2000), che era preposta ai collegamenti tra l'Italia e la Corsica, e quindi il ritiro del gruppo SNCM del mercato dei servizi tra l'Italia e la Corsica,

— il ritiro quasi completo dei 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 ogni anno a partire dal 2003, in particolare sul servizio tra Nizza e la Corsica ([113]),

— la vendita di quattro navi ([114]).

(316) Sull'insieme del Golfo di Genova e di Tolone, la SNCM abbassa la sua offerta di più di un milione di posti l'anno rispetto al 2001 (cioè una divisione per un numero superiore a 2) a profitto immediato dei suoi concorrenti, pur essendo questi servizi quelli a maggiore crescita ([115]).

([112]) Cfr. tabella 1.
([113]) Cfr. tabella 2.
([114]) Cfr. la sezione 2.3.2.
([115]) Cfr. le tabelle 1 e 2.

(317) Tuttavia, la Commissione ritiene che queste misure, pur di grande portata, debbano essere accompagnate da condizioni volte a limitare eventuali distorsioni della concorrenza. In particolare, bisogna evitare che l'impresa dedichi liquidità eccedentarie ad attività aggressive, suscettibili di causare distorsioni sul mercato ([116]). Inoltre, bisogna stipulare che per il periodo di ristrutturazione, la SNCM non possa finanziare nuovi investimenti, a parte i costi di indirizzo dell'attività verso il Magreb integrati nel piano di ristrutturazione. Questa condizione, esposta più avanti, di non effettuare investimenti in nuove navi, anche in sostituzione delle navi esistenti, eviterà o almeno ridurrà al massimo gli effetti negativi eventuali dell'aiuto per i concorrenti principali.

5.4.6. *Aiuto limitato al minimo*

(318) 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 peraltro ostacolare le sue possibilità di ritorno alla redditività.

(319) Nella fattispecie, la Commissione nota innanzi tutto, alla luce del punto 40 degli orientamenti comunitari, che importanti vendite di attivi principalmente navali, a concorrenza di 40 milioni di EUR di prezzo di vendita e 21 milioni di EUR di prodotto netto dei debiti finanziari associati, sono incluse nel piano di ristrutturazione. Cessioni supplementari sono anche imposte dalla Commissione alla sezione 5.5.2. relativamente ad attivi, detenuti sotto forma di partecipazioni, giudicati non strategici dalla Commissione per l'attività della società. Tuttavia, queste vendite non bastano a riportare alla redditività la SNCM la cui situazione finanziaria resta caratterizzata da passivi significativi al termine di questa operazione.

(320) Nella sua decisione del 19 agosto 2002, la Commissione aveva segnalato di non essere convinta della pertinenza del metodo di calcolo presentato dalle autorità francesi per determinare l'importo dell'aiuto. Nonostante le spiegazioni complementari fornite dalla Francia, la Commissione ha effettuato la propria valutazione.

([116]) Cfr. a tale riguardo la sezione 5.4.1.

5.4.6.1. Analisi dei metodi di calcolo proposti dalla Francia

(321) Sull'approccio seguito dalle autorità francesi ([117]), cioè quello basato sul rapporto fondi propri/indebitamento, la Commissione ritiene che:

— il gruppo di cinque imprese scelto dalle autorità francesi non è sufficientemente rappresentativo del settore del trasporto marittimo di cabotaggio,

— il tasso del 79 % derivato da questo gruppo di imprese per il rapporto fondi propri/debiti finanziari non è affatto un indicatore affidabile della buona salute di un'impresa,

— le autorità francesi non hanno spiegato ciò che copre esattamente l'importo dei debiti finanziari di queste cinque società e non hanno potuto quindi garantire che questi dati sono omogenei con l'importo d'indebitamento della SNCM, quale considerato nel piano di ristrutturazione,

— le autorità francesi non hanno dimostrato che il tasso del 79 % derivato da questo gruppo di imprese per il rapporto fondi propri/debiti finanziari è effettivamente rispettato per il periodo 2002-2007 nel modello finanziario incluso nel piano di ristrutturazione.

(322) Circa gli altri approcci proposti dalla Francia per dimostrare che la cifra di 76 milioni di EUR non è troppo elevata, la Commissione critica la pertinenza del metodo utilizzato.

(323) Il primo metodo alternativo ([118]), basato sui fondi propri necessari per garantire il finanziamento della flotta esistente, appare inadeguato nella misura in cui le autorità francesi hanno preso in considerazione in questo calcolo il valore di acquisizione della flotta e non il suo valore venale nel 2002. Se una nuova società dovesse costituirsi con la stessa flotta di quella attuale della SNCM, essa dovrebbe trovare fondi propri proporzionali al valore di acquisto dell'insieme delle navi e non al loro valore di costruzione. D'altra parte, tale approccio non ha tenuto conto degli altri attivi pesanti come il sistema telematico di prenotazione o gli edifici della sede.

(324) Alla Commissione sembra più adeguato il secondo metodo alternativo ([119]), basato sulle spese sostenute dalla SNCM. La Commissione desidera tuttavia rivedere la cifra di 41,7 milioni di EUR relativa alle perdite precedenti, in particolare per tenere conto del risultato 2002 e delle sole perdite legate al servizio della Corsica prima del 1999. L'approccio della Commissione è esposto alla sezione 5.3.6.2.

5.4.6.2. Approccio seguito dalla Commissione

(325) La Commissione è del parere che l'aiuto alla ristrutturazione deve avere come finalità principale non di aumentare i fondi propri dell'impresa (semplice ristrutturazione finanziaria), bensì di aiutare l'impresa a passare dalla sua situazione di monopolio sotto il regime della convenzione del 1976 ad una situazione concorrenziale. Per questo motivo la Commissione ha delle riserve a dimensionare l'aiuto sulla base del metodo seguito dalle autorità francesi, tenuto conto della difficoltà di definire il livello adeguato dei fondi propri per la SNCM. La Commissione nota infatti che aggiungendo o togliendo alcune imprese nel gruppo scelto dalle autorità francesi, il rapporto medio fondi propri/indebitamento può variare significativamente.

(326) La Commissione considera che l'aiuto alla ristrutturazione può coprire, da un lato, i costi delle diverse azioni previste nel piano di ristrutturazione (ristrutturazione operativa) e, d'altra parte, i disavanzi sostenuti dall'impresa per l'esecuzione delle sue convenzioni di servizio pubblico fino alla fine del 2001 (ristrutturazione finanziaria). In primo luogo, la Commissione ritiene legittima che una parte dell'aiuto possa finanziare il costo delle misure operative richieste dal cambiamento del contesto giuridico e concorrenziale della società. In secondo luogo, dato che queste azioni da sole non permettono all'impresa di migliorare nell'immediato il suo livello di indebitamento, la Commissione ritiene anche legittimo che l'altra parte dell'aiuto possa servire a rimborsare i debiti derivati dalla sottocompensazione di cui la SNCM ha sofferto sotto il regime delle convenzioni del 1991 e 1996. La Commissione desidera quindi:

— autorizzare il finanziamento su fondi pubblici soltanto dei costi inerenti alle misure operative del piano di ristrutturazione,

— chiudere definitivamente la questione delle conseguenze delle insufficienti compensazioni finanziarie

([117]) Cfr. la sezione 2.3.8.3.
([118]) Cfr. la sezione 2.3.8.2.
([119]) Cfr. la sezione 2.3.8.1.

in applicazione di dette convenzioni rispetto alle spese di esercizio e agli oneri a terra constatati per questo periodo sulle linee che sono oggetto di obblighi di servizio pubblico.

(327) Come già constatato, la sottocompensazione finanziaria per servizio pubblico nel periodo 1991-2001 ammonta a 53,48 milioni di EUR.

(328) Per le spese legate alle misure operative di ristrutturazione, la Commissione prende in considerazione la cifra di 46 milioni di EUR ([120]). La Commissione nota già che l'impresa dovrebbe liberare 21 milioni di EUR di prodotto netto di cessioni ([121]) in seguito all'attuazione delle cessioni previste nel piano di ristrutturazione. Alla luce di quanto precede, la Commissione arriva quindi alla conclusione che una somma di 76 milioni di EUR è completamente giustificata per permettere all'impresa di ritrovare in breve tempo la via della redditività. La SNCM non può più ormai contrarre un prestito bancario, anche proponendo in garanzia ipotecaria le sue ultime navi libere da ipoteche o da altri vincoli ([122]). La Commissione ritiene in conclusione che l'impresa non è in grado di trovare altre risorse proprie per finanziare la sua ristrutturazione. Il restante fabbisogno di 76 milioni di EUR, secondo questo calcolo, dovrà quindi essere apportato dall'aiuto alla ristrutturazione e dal provento delle eventuali cessioni di partecipazioni non strategiche.

(329) La Commissione ritiene quindi che l'importo della ricapitalizzazione di 76 milioni di EUR, notificato dalle autorità francesi, risulta infine coerente con l'approccio da essa seguito, con riserva, come menzionato più avanti ([123]), della presa in considerazione del provento delle eventuali cessioni di partecipazioni non strategiche che completerebbero le cessioni previste nel piano di ristrutturazione.

(330) La Commissione considera infine che l'aiuto proposto non supera ciò che è necessario per tornare alla redditività. Infatti, sulla base della situazione finanziaria presentata alla fine del 2002 e sopra esposta, un conferimento di capitale di 76 milioni di EUR farebbe passare la situazione netta dell'impresa (tutti gli altri fattori restando invariati), da circa – 26,5 milioni di EUR a circa + 49,5 milioni di EUR. Allo stesso modo, i debiti finanziari passerebbero a 144,8 milioni di EUR (situazione alla fine del 2002) – 76 milioni di EUR (apporto di capitale) + 31,2 milioni di EUR (spese da ritirare per le misure operative di ristrutturazione, escluso il deprezzamento eccezionale della Liamone), cioè circa 100 milioni di EUR. Resterebbero quindi uguali al doppio della situazione netta, cosa che induce la Commissione a considerare che il rischio di liquidità eccedentarie ai sensi degli orientamenti comunitari è evitato. Nella misura in cui questo rischio esiste, le condizioni enunciate nella presente decisione mirano ad evitare ogni distorsione della concorrenza. Anche considerando gli accantonamenti regolamentati di 60 milioni di EUR sopra discussi, e per i quali la Commissione ha considerato trattarsi soltanto parzialmente di fondi propri, i fondi propri di circa 110 milioni di EUR resterebbero controbilanciati da debiti pressoché equivalenti. La presenza di capitale netto immobilizzati da finanziare di 283 milioni di EUR di fine del 2002 giustifica interamente, agli occhi della Commissione, questo livello di fondi propri. Una diminuzione dell'aiuto, anche grazie a nuovi prestiti ipotecari sottoscritti dalla SNCM, genererebbe un aumento meccanico del debito e rischierebbe, rompendo questo equilibrio adeguato secondo l'analisi della Commissione, di non permettere la ristrutturazione finanziaria della società.

5.5. **Necessità di condizioni imposte dalla Commissione**

(331) Conformemente agli orientamenti comunitari ([124]), la Commissione può imporre le condizioni e gli obblighi che ritiene necessari affinché la concorrenza non sia falsata in misura contraria al comune interesse.

(332) Nella fattispecie, la Commissione decide di imporre una serie di condizioni con il duplice obiettivo di limitare le capacità dell'impresa e impedirle di adottare una politica tariffaria aggressiva che sarebbe dannosa per i suoi concorrenti sul servizio della Corsica.

([120]) Cfr. la sezione 2.3.8.1. Le autorità francesi hanno annunciato 46,2 milioni di EUR tenendo conto, oltre ai costi delle misure operative di ristrutturazione (31,2 milioni di EUR), di un deprezzamento previsionale della Liamone di 15 milioni di EUR. In realtà, questa si è limitata a 14,8 milioni di EUR nei conti 2001, cosa che porta alla cifra decisa di 46 milioni di EUR. Cfr. anche la sezione 2.4.1.4.

([121]) Cfr. la sezione 2.3.2.

([122]) Cfr. la sezione 5.3.1.2.

([123]) Cfr. la sezione 5.4.2.4.

([124]) Cfr. il punto 42 degli orientamenti comunitari che permettono in particolare di obbligare lo Stato membro interessato: i) a prendere direttamente delle misure (ad esempio, l'obbligo di aprire alcuni mercati ad altri operatori comunitari); ii) a imporre alcune misure al beneficiario [ad esempio, di non agire come capofila tariffario («price leader») su alcuni mercati]; iii) a non concedere al beneficiario aiuti a titolo di altri obiettivi per il periodo di ristrutturazione.

5.5.1. *Riduzione di capacità*

(333) La riduzione della flotta ([125]) prevista dal piano di ristrutturazione deve tuttavia essere equilibrata nei confronti della politica di acquisto di navi condotta dalla SNCM negli anni precedenti. A tale riguardo, nel 2002-2003 la SNCM ha inserito due navi nuove nella sua flotta: una nave traghetto e una nave mercantile mista di capacità media.

(334) D'altra parte, l'aumento dei fondi propri dell'impresa in seguito alla ricapitalizzazione potrebbe avere l'effetto di offrire un margine di manovra alla sua direzione per acquistare eventualmente nuove navi e/o prendere nuove partecipazioni, in contraddizione con l'obiettivo stesso della ristrutturazione di concentrarsi sugli sforzi interni di cambiamento dell'impresa.

(335) La Commissione deve pertanto imporre condizioni supplementari per garantire il rispetto della condizione relativa alla riduzione di capacità.

(336) La Commissione deve garantire che la flotta del gruppo SNCM non supererà il numero attuale di navi al termine della cessione delle quattro navi. Inoltre, la Commissione deve vietare alla società di procedere per un certo periodo al rinnovo delle sue navi, salvo in caso di eventi indipendenti dalla volontà della società, su decisione della Commissione.

(337) Allo stesso modo, la Commissione reputa necessario limitare, conformemente al piano di ristrutturazione notificato dalle autorità francesi, il numero annuale di rotazioni sui diversi collegamenti marittimi a destinazione della Corsica.

(338) La Commissione considera che non è opportuno imporre condizioni più drastiche riguardo alle riduzioni di capacità, tenendo conto in primo luogo degli obblighi che spettano all'impresa in virtù del suo contratto di delega di servizio pubblico, in secondo luogo delle prospettive di crescita del traffico verso la Corsica e il Nordafrica e infine del rischio di arrivare ad una situazione di monopolio a profitto del suo concorrente diretto sulle linee tra la Francia continentale e la Corsica. Infatti, bisogna ricordare a tale riguardo che gli orientamenti comunitari permettono una certa elasticità nella necessità di contropartite: «Eccezioni all'obbligo di contropartite possono essere ammesse solo quando tali riduzioni o limitazioni potrebbero comportare un peggioramento manifesto della struttura del mercato, dando indirettamente luogo, per esempio, a situazioni di monopolio o di oligopolio in senso stretto» ([126]).

(339) Tenuto conto della durata prevedibile del piano di ristrutturazione ([127]), la Commissione reputa ragionevole fissare la scadenza dei vincoli sopra menzionati al 31 dicembre 2006, data che corrisponderà al ritorno sperato a risultati netti «normali» per una società marittima della dimensione della SNCM e a un livello ragionevole di fondi propri. Un eventuale ritorno più precoce alla redditività non avrà tuttavia l'effetto di avanzare nel tempo la fine del periodo durante il quale detti vincoli dovranno essere mantenuti.

5.5.2. *Contributo dell'impresa agli sforzi di ristrutturazione*

(340) Conformemente agli orientamenti comunitari, l'impresa in difficoltà deve «contribuire in maniera significativa al programma di ristrutturazione, sia con fondi propri, ivi compreso tramite la vendita di attivi, qualora non siano indispensabili alla sopravvivenza dell'impresa, che ricorrendo a fonti esterne di finanziamento commerciale» ([128]).

(341) La Commissione nota gli sforzi della SNCM in termini di cessione di attivi (40 milioni di EUR in prezzo di vendita e 21 milioni di EUR in prodotto netto di cessione). Osserva tuttavia che la SNCM dispone di un portafoglio considerevole di partecipazioni in varie imprese che o non sono in rapporto diretto con l'oggetto sociale della società, oppure non partecipano intrinsecamente ai servizi che la società marittima garantisce. Nessuna di queste partecipazioni è stata però ripresa nel programma di cessione di attivi del piano di ristrutturazione. La Commissione ritiene che tutte le partecipazioni non strategiche debbano essere cedute dall'impresa nell'ambito di una procedura aperta e trasparente e che il piano di ristrutturazione proposto dalla Francia avrebbe dovuto prevedere queste cessioni. La Commissione ritiene altresì che il prodotto di queste cessioni debba ridurre in egual misura le necessità di aiuto per rispettare la necessità che l'aiuto sia limitato al minimo.

([125]) Cfr. la sezione 2.3.2.

([126]) Cfr. il punto 38 degli orientamenti comunitari.

([127]) Cfr. il considerando 304.

([128]) Cfr. il punto 40 degli orientamenti comunitari.

5.5.2.1. Determinazione delle partecipazioni non strategiche

(342) La Commissione decide di obbligare l'impresa, in contropartita dell'approvazione condizionale della ricapitalizzazione, a cedere tutte le partecipazioni nelle filiali seguenti:

— Amadeus France, impresa che sviluppa e commercializza un sistema telematico di prenotazioni, detenuta al 13 % dalla SNCM ([129]),

— la Compagnie Corse Méditerranée, compagnia aerea, di cui la SNCM detiene il 7 % ([130]),

— la società civile immobiliare Schuman, detenuta al 50 % dalla CGTH,

— la SOMECA,

— la SMIP; in caso contrario, la SNCM potrà vendere l'unico attivo del SMIP, Southern Trader ([131]), e chiudere questa filiale.

(343) Per tutte queste partecipazioni, la Commissione nota che le autorità francesi non hanno mai sostenuto nel corso della procedura che esse rivestono un'importanza strategica per la prosecuzione delle attività della SNCM.

(344) La Compagnie Corse Méditerranée (CCM), conosciuta sotto la denominazione commerciale CCM Airlines è una società aerea attiva nel servizio aereo della Corsica. Si tratta di una società anonima d'economia mista, dotata di un capitale di 10 335 520 EUR. I suoi azionisti di riferimento sono: l'ente territoriale di Corsica (60,37 %), Air France (11,95 %), il Crédit agricole (7,55 %), la Caisse des Dépôts et Consignations (4,75 %), la SNCM (6,78 %), TAT EA (2,52 %), TAT SA (1,68 %), la Caisse de Développement de la Corse du Sud (1,21 %), la Chambre de Commerce de Haute-Corse (0,84 %). Il suo consiglio d'amministrazione è composto da 11 membri: l'Assemblée de Corse (7 membri), Air France (1 membro), il Crédit agricole (1 membro), la Caisse des Dépôts et Consignations (1 membro) e la SNCM (1 membro). La Commissione ritiene che non spetti a una società marittima come la SNCM prendere partecipazioni in compagnie aeree e che la partecipazione della SNCM nella CCM non è strategica. Dovrà quindi essere ceduta a titolo delle contropartite.

(345) La società civile immobiliare Schuman raccoglie diversi attivi immobiliari. La Commissione ritiene che la partecipazione a questa società non sia strategica per le attività della SNCM e dovrà quindi essere venduta.

(346) La società SOMECA è specializzata nel trasporto di cemento verso la Corsica tramite una nave portarinfuse. Questo tipo di trasporto ha poche sinergie con il trasporto ro-ro e i deboli volumi di traffico di cemento verso la Corsica non permettono di giustificare il mantenimento di una partecipazione in una filiale così specializzata. La Commissione ritiene che questa partecipazione non sia strategica per la SNCM e dovrà quindi essere venduta.

(347) La SMIP ha per unica attività la locazione a tempo della nave Southern Trader. Questa attività di locazione di navi è molto distante dal core business della SNCM. Non presenta quindi alcun carattere strategico per il gruppo. La SNCM dovrà quindi, o cedere questa filiale, oppure vendere il suo unico attivo, Southern Trader, e chiudere questa filiale.

5.5.2.2. Il caso particolare della CMN

(348) Il caso della CMN è più complesso. Da un lato, la SNCM e le autorità francesi sostengono che la partecipazione della SNCM nella CMN è capitale e quindi strategica per garantire il contratto di delega di servizio pubblico. Dall'altro lato, Corsica Ferries e Stef-TFE ritengono questa partecipazione non strategica per la SNCM.

(349) Innanzitutto, anche se la SNCM e la CMN sono allo stesso tempo concorrenti e partner, le due imprese partecipano all'esecuzione del contratto di servizio pubblico

(350) D'altra parte, la Commissione nota che le due imprese hanno sviluppato sinergie sul servizio della Corsica che vanno al di là di quanto previsto nel contratto di delega di servizio pubblico:

— un sistema telematico comune di prenotazione non soltanto per la Corsica, ma anche sulle linee Marsiglia-Sardegna,

([129]) Secondo la relazione annuale 2001 del gruppo SNCM.
([130]) Idem.
([131]) Questa nave è oggetto di una promessa di vendita secondo le ultime informazioni fornite dalle autorità francesi.

— un sistema comune di controllo dei passeggeri all'imbarco,

— il coordinamento degli orari,

— l'accesso della CMN alla rete di agenzie della SNCM in Europa.

(351) La Commissione prende nota della cooperazione di lunga data (dal 1954) tra le due società. La Commissione osserva anche che la flotta della CMN è particolarmente complementare rispetto a quella della SNCM per soddisfare il fabbisogno di servizio della Corsica. La Commissione nota d'altra parte che l'accordo tra azionisti tra le due società prevede una cooperazione tra esse.

(352) Alla luce di quanto finora esposto, la Commissione conclude che le partecipazioni della SNCM nella CMN rivestono per la SNCM un'importanza fondamentale nei confronti del suo sviluppo a lungo termine.

(353) Alla luce di quanto precede, la Commissione non giudica opportuno esigere nella presente decisione che la SNCM ceda le sue partecipazioni nella CMN.

(354) Ciò vale anche per la società COFREMAR, filiale comune tra la SNCM e la CMN che produce le statistiche del traffico di merci verso la Corsica.

5.5.2.3. Le altre partecipazioni strategiche

(355) L'impresa Sud-Cargos offre sinergie importanti e una complementarità reale con la SNCM per il servizio del Magreb. Sud-Cargos è un partner inevitabile se la SNCM desidera sviluppare il traffico ro-ro verso il Magreb. Sud-Cargos ha un'ottima conoscenza del mercato del servizio del Nordafrica. Le due imprese possono trarre utili dalla messa in comune di alcune strutture a terra a Marsiglia e in Magreb in vista di realizzare economie di scala. D'altra parte, la struttura commerciale della SNCM porta a Sud-Cargos una parte non trascurabile del fatturato di quest'ultima.

(356) Le altre filiali della SNCM contribuiscono strettamente all'attività della società marittima e a loro volta non possono essere smembrate dal gruppo SNCM. La Commissione ritiene che la loro cessione non possa essere prevista senza mettere in pericolo la redditività a breve termine della società, tenuto conto delle funzioni essenziali che assumono nell'ambito del gruppo.

5.5.2.4. Presa in considerazione del ricavo previsto dalle cessioni imposte

(357) La Commissione desidera eventualmente ridurre l'importo dell'aiuto per tenere conto del ricavo delle cessioni delle partecipazioni non strategiche. Non dispone tuttavia di elementi che le permettano di determinare l'importo che sarà ottenuto delle cessioni imposte, anche se una stima molto approssimativa permette di pensare che il ricavo delle cessioni sarà di 10 milioni di EUR, oltre alle cessioni già previste nel quadro del piano di ristrutturazione. La Commissione ritiene quindi necessario che una parte dell'aiuto che corrisponde a 10 milioni di EUR sia congelata, in attesa di conoscere quest'importo e non possa essere per il momento concessa.

(358) Se risulta che le cessioni hanno permesso all'impresa di incassare più di 10 milioni di EUR, allora la seconda tranche non potrà essere assegnata alla SNCM. La Commissione ha scartato l'opzione di ridurre ulteriormente l'importo della prima tranche dell'aiuto approvato per indurre la SNCM a vendere queste partecipazioni al migliore prezzo. Se, in compenso, le cessioni imposte oltre a quelle già previste nel piano di ristrutturazione apportano una somma inferiore a 10 milioni di EUR, il residuo sarà versato considerando il prodotto di queste cessioni. Il secondo pagamento, se necessario, potrà essere autorizzato dalla Commissione soltanto se saranno state rispettate tutte le condizioni della presente decisione.

5.5.3. *Prevenzione di comportamento di* «price-leadership»

(359) La Commissione ritiene che le informazioni fornite dalle autorità francesi permettono di scartare l'assunto secondo cui la SNCM avrebbe adottato fino al momento un comportamento di «price leader» ([132]) sul servizio della Corsica.

(360) Tuttavia, la Commissione giudica determinante verificare nel corso del periodo di ristrutturazione che la SNCM

([132]) Cfr. a tale riguardo le sezioni 2.3.7 e 4.1.1.

non adotti politiche tariffarie aggressive. La Commissione decide pertanto di condizionare l'aiuto alla ristrutturazione all'assenza di offerte tariffarie da parte della SNCM più basse di quelle dei suoi concorrenti per il servizio della Corsica.

(361) Per evitare situazioni dove i concorrenti aumenterebbero anormalmente il prezzo delle loro traversate, la Commissione abbina a questa norma una clausola di salvaguardia per la situazione dove tutti i concorrenti pubblicherebbero, per servizi equivalenti e per date identiche, prezzi superiori a quelli che la SNCM offriva nel corso di un anno di riferimento prima dell'arrivo della concorrenza su questo mercato. Infatti, in caso di aumento abusivo delle tariffe da parte dei concorrenti della SNCM, bisognerebbe permettere alla SNCM di pubblicare i prezzi più bassi per permettere un ritorno a livelli di prezzo accettabile. A tale scopo, la Commissione sceglie il 1996 come anno di riferimento, tenuto conto del fatto che in tale anno la SNCM ha conosciuto per la prima volta una concorrenza sulle sue linee tra i porti della Francia continentale e la Corsica e che, da allora, i prezzi sono diminuiti. Sarebbe quindi anormale che i prezzi del mercato possano superare in futuro le tariffe in vigore nel 1996. I prezzi di riferimento dovranno certamente essere riveduti in funzione dell'inflazione constatata in Francia.

(362) La condizione prevista al considerando 361 sarà verificata 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 Commissione esaminerà ogni inadempimento constatato alla presente condizione.

5.5.4. *Limitazione delle rotazioni sul servizio della Corsica*

(363) La Commissione ritiene importante che le contropartite offerte ai concorrenti della SNCM possano essere rispettate nel corso del periodo di ristrutturazione. Per questo motivo decide di condizionare l'aiuto al rispetto rigoroso degli impegni assunti dalle autorità francesi nel piano di ristrutturazione riguardo al numero annuale di rotazioni sui diversi collegamenti marittimi con la Corsica.

(364) I numeri annuali di rotazioni di navi sui diversi collegamenti marittimi con la Corsica saranno limitati fino al 31 dicembre 2006 alle soglie previste alla tabella 3, salvo per ragioni eccezionali e non imputabili all'impresa, che la costringerebbero a rinviare alcune rotazioni su altri porti e salvo cambiamento degli obblighi di servizio pubblico gravanti sull'impresa.

5.5.5. *Attuazione completa del piano di ristrutturazione e rispetto delle condizioni imposte*

(365) La SNCM deve attuare completamente il piano di ristrutturazione che è stato accettato dalla Commissione e deve adempiere a tutti gli obblighi previsti nella presente decisione. La Commissione considera l'inosservanza del piano o di tutti o parte degli obblighi previsti dalla presente decisione come un abuso dell'aiuto che condurrà automaticamente ad un avvio del procedimento d'indagine formale e infine al rischio che la Commissione reclami nella sua decisione finale il rimborso dell'aiuto.

5.5.6. *Controllo e relazione annuale*

(366) La Commissione deve essere in grado di accertarsi del buono svolgimento del piano di ristrutturazione, attraverso relazioni regolari e dettagliate, che le sono comunicate dalla Francia.

(367) Per gli aiuti a favore di grandi imprese, gli orientamenti comunitari prevedono ([133]) che «la prima di queste relazioni dovrà normalmente essere presentato alla Commissione al più tardi sei mesi dopo la data dell'autorizzazione dell'aiuto». Le relazioni dovranno essere in seguito inviate alla Commissione, almeno su una base annuale, a scadenza fissa, finché gli obiettivi del piano di ristrutturazione non saranno considerati raggiunti. Conterranno tutte le informazioni necessarie alla Commissione per permetterle di controllare l'attuazione del programma di ristrutturazione, il calendario dei pagamenti all'impresa e la situazione finanziaria di questa e il rispetto delle condizioni e obblighi stabiliti nella decisione d'autorizzazione.

6. **CONCLUSIONI**

(368) In conclusione, la Commissione considera che l'aiuto alla ristrutturazione sotto forma di una ricapitalizzazione è compatibile con il mercato comune, con riserva del rispetto delle condizioni stabilite nella presente decisione.

(369) La Commissione invita la Francia a:

— precisare alla Commissione non appena possibile e al più tardi entro 15 giorni lavorativi a decorrere

([133]) Cfr. il punto 46 degli orientamenti comunitari.

dalla data di ricevimento della presente decisione, gli elementi che considera debbano essere coperti dall'obbligo del segreto professionale ai sensi dell'articolo 25 del regolamento (CE) n. 659/1999,

— informare tempestivamente il beneficiario dell'aiuto della presente decisione, occultando se necessario alcuni elementi considerati come rientranti nel segreto professionale e la cui comunicazione al beneficiario dell'aiuto potrebbe nuocere ad alcune parti interessate e a indicargli nella versione trasmessa, se necessario, gli altri elementi considerati come rientranti nel segreto professionale e che non ha occultato.

(370) La Commissione ricorda alla Francia gli elementi seguenti:

— il periodo di ristrutturazione termina per la SNCM il 31 dicembre 2006,

— ai sensi degli orientamenti comunitari ([134]), ogni aiuto individuale destinato a favorire l'investimento materiale che è proiettato, per il periodo di ristrutturazione, a favore della SNCM o dell'una delle sue filiali nel quadro di un sistema di aiuti approvato dalla Commissione dovrà essere notificato individualmente alla Commissione,

— ai sensi degli orientamenti comunitari, un secondo aiuto alla ristrutturazione non potrà normalmente, eccetto circostanze eccezionali, imprevedibili e non imputabili all'impresa, essere previsto durante i dieci anni che seguono la fine del periodo di ristrutturazione, cioè nel caso in questione, il 31 dicembre 2006,

— qualsiasi nuovo progetto di ricapitalizzazione della SNCM dovrà essere notificato alla Commissione prima della fine del periodo di ristrutturazione anche se le autorità francesi ritengono che questo nuovo progetto verifica il principio dell'investitore privato in economia di mercato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

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.

([134]) Cfr. i punti 88 e 89 degli orientamenti comunitari.

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 d'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 d'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, 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 tra 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.

Fatto a Bruxelles, addì il 9 luglio 2003.

Per la Commissione
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente