

DECISIONE DELLA COMMISSIONE**del 22 settembre 2004****relativa all'aiuto cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Compagnie Marseille Réparation (CMR) — Aiuto di Stato C 34/2003 (ex N 728/2002)***[notificata con il numero C(2004) 3350]***(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2005/314/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITA' 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 osservazioni conformemente a detti articoli⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

I. PROCEDURA

- (1) Con lettera del 18 novembre 2002 registrata alla stessa data (in prosieguo «la notificazione»), la Francia ha notificato alla Commissione un progetto di aiuto finanziario in favore del cantiere di riparazione navale Compagnie Marseille Réparation (CMR). Il caso è stato registrato con il numero N 728/2002.
- (2) Con lettera del 13 dicembre 2002, la Commissione ha chiesto informazioni complementari alla Francia, che ha risposto con lettera del 6 marzo 2003, registrata il 7 marzo 2003.
- (3) Con lettera del 13 maggio 2003, la Commissione ha informato la Francia della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato nei confronti delle misure notificate. Il caso è stato registrato con il numero C 34/2003.
- (4) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*⁽²⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sulle misure in questione.
- (5) La Francia ha trasmesso le sue osservazioni con lettera del 31 luglio 2003, registrata il 4 agosto 2003. I terzi interessati non si sono manifestati.
- (6) La Francia ha fornito informazioni complementari con lettera del 2 ottobre 2003, registrata il 3 ottobre 2003, e con lettera del 10 ottobre 2003, registrata alla stessa data. La Commissione ha inviato altre domande complementari alla Francia con lettera del 21 novembre 2003, cui la Francia ha risposto con lettera del 29 dicembre, registrata l'8 gennaio 2004, e con lettera del 29 gennaio 2004, registrata alla stessa data. La Commissione ha formulato ulteriori interrogativi con lettera del 10 maggio 2004, cui la Francia ha risposto con lettera del 29 giugno 2004, registrata alla stessa data.

⁽¹⁾ GU C 188 dell'8.8.2003, pag. 2.⁽²⁾ Cfr. nota 1.

II. DESCRIZIONE DETTAGLIATA

A. Il beneficiario

- (7) Il beneficiario dell'aiuto finanziario è la CMR, società di riparazione navale situata a Marsiglia. La CMR è stata fondata il 20 giugno 2002 per rilevare gli attivi della Compagnie Marseillaise de Réparations (CMdR), cantiere navale in fallimento.
- (8) Precedentemente, la riparazione navale nel porto di Marsiglia era effettuata da tre imprese, Marine Technologie, Travofer e CMdR. Nel 1996, questi cantieri impiegavano circa 430 persone (310 CMdR, 70 Marine Technologie e 50 Travofer). Nel 1996 la CMdR ha incontrato delle difficoltà che l'hanno costretta a presentare istanza di fallimento. È stato quindi attuato un piano sociale, mentre era in corso la procedura fallimentare, al fine di aiutare la CMdR a pagare spese connesse a prepensionamenti e a congedi per riconversione di una parte del personale, prima che le fosse fatta un'offerta di acquisto. Secondo la Francia, tale piano è stato finanziato dai poteri pubblici.
- (9) Nel 1997, la CMdR è stata rilevata dalla società italiana Marininvest, che l'ha quindi rivenduta al gruppo britannico Cammell Laird nel luglio 2000. Allo stesso tempo, Cammell Laird ha rilevato anche gli altri due cantieri di riparazione navale di Marsiglia, Marine Technologie e Travofer. Cammell Laird prevedeva di riorganizzare le tre società in un'unica impresa costituita dalla CMdR e di trasformare le attività di riparazione navale in attività di trasformazione navale.
- (10) Tra il luglio 2000 e il luglio 2002, l'organico della CMdR è notevolmente diminuito per effetto delle «partenze causa amianto», ossia del prepensionamento di lavoratori che erano stati contaminati dall'amianto. Tenuto conto della ristrutturazione prevista, questi dipendenti non sono stati sostituiti. Di conseguenza le attività della CMdR sono state ridotte, ciononostante l'impresa ha proseguito le sue attività di riparazione navale fino alla presentazione dell'istanza di fallimento.
- (11) In seguito al fallimento di Cammell Laird nel 2001, la CMdR ha incontrato difficoltà. Il 31 luglio 2001 il Tribunale di commercio di Marsiglia ha avviato una procedura concorsuale nei confronti della CMdR.
- (12) La CMR, società creata il 20 giugno 2002, ha presentato al Tribunale di commercio di Marsiglia un'offerta di acquisto della CMdR, che ha accettato il piano di cessione il 20 giugno 2002.
- (13) Pertanto, nell'ambito della procedura fallimentare della CMdR, la CMR ha rilevato gli attivi di quest'ultima al prezzo di 1 001 EUR (ossia 1 EUR simbolico per gli attivi e 1 000 EUR per le scorte). Le informazioni contenute nel bilancio della CMR indicano che l'impresa ha iniziato la sua attività nel 2002 senza alcun debito.
- (14) La Francia aveva inizialmente indicato che la CMR aveva anche rilevato i lavori in corso.
- (15) Inoltre, conformemente alla legislazione sociale francese relativa alla cessione delle attività commerciali (articolo L 122-12, secondo comma, del Codice del lavoro), la CMR era tenuta a rilevare l'insieme dei contratti di lavoro, mantenendo le stesse condizioni per quanto riguarda la qualificazione, la retribuzione e l'anzianità. Del pari, la CMR ha dovuto rilevare, da un lato, obbligazioni salariali contratte prima dell'acquisto dell'impresa, ammontanti a 500 000 EUR, che erano connesse alle «partenze causa amianto» e, d'altro lato, salari dovuti (ferie pagate) ammontanti a 620 000 EUR. Queste due cifre corrispondono a quelle inizialmente fissate dalla Francia.
- (16) La Francia ha informato la Commissione che nel marzo 2003, la CMR aveva un organico di 100 persone addette alle attività di produzione, rispetto a una media di 184 mantenuta nei cinque anni precedenti.
- (17) La CMR è detenuta da cinque azionisti, uno dei quali esercita la funzione di direttore generale.

B. Il piano d'impresa

- (18) Secondo la Francia, il ripristino della redditività economico-finanziaria dell'attività di riparazione navale a Marsiglia richiede l'attuazione di una serie di misure interne alla CMR. A tal fine è stato elaborato un piano d'impresa della durata di cinque anni.

- (19) La CMR avrebbe ereditato dalla CMdR un certo numero di spese [«partenze causa amianto», salari (ferie pagate)] e di difficoltà, ad esempio la perdita della clientela del settore della riparazione navale nel porto di Marsiglia. Tale perdita sarebbe dovuta alla politica di Cammell Laird, imperniata principalmente sulla trasformazione navale a detrimento della riparazione navale. Per questo motivo la Francia afferma che la CMR deve essere ristrutturata. La Francia riconosce che l'esistenza di una sola impresa di riparazione navale a Marsiglia (ossia la CMR) è conforme ai fabbisogni e alle possibilità del mercato della riparazione navale.
- (20) Il piano d'impresa, che la Francia definisce piano di ristrutturazione, si prefigge di rispondere ai problemi incontrati dalla CMR con una serie di misure. Innanzitutto, la precedente strategia di Cammell Laird, che consisteva nel trasformare l'attività di riparazione navale in attività di trasformazione navale, sarà invertita e la CMR riprenderà la sua tradizionale attività di riparazione navale. Inoltre l'impresa adotterà le seguenti misure, quali descritte dalla Francia: riduzione dei costi strutturali, preparazione assistita da computer, rafforzamento delle responsabilità dei dirigenti e dei quadri, gestione rigorosa del subappalto, sviluppo di capacità multiformi. Infine effettuerà determinati investimenti e riserverà un'attenzione particolare alla formazione e alla specializzazione del personale.
- (21) Dopo che si sarà riposizionata sul mercato, la società potrà anche cercare di attrarre i proprietari di navi più sofisticate (ad esempio navi da crociera, transatlantici e gasiere) che non hanno come base Marsiglia e per i quali il prezzo non è l'unico criterio preso in considerazione per fare un ordinativo.
- (22) La Francia ha presentato due versioni del piano d'impresa della CMR. La notificazione era basata su un piano che comportava un'ipotesi di gestione elevata, con un fatturato di 30 milioni di EUR nel 2006, mentre un secondo piano, più prudente (denominato «ipotesi bassa»), era stato elaborato su richiesta del Tribunale di commercio di Marsiglia (fatturato limitato a 20 milioni di EUR all'anno a partire dal terzo anno e fino alla fine del piano d'impresa). La valutazione della gestione della società è stata modificata conseguentemente e la tabella 1 indica questa nuova valutazione.

Tabella 1

Andamento previsto della gestione di CMR (ipotesi bassa)⁽³⁾

(in euro)

Gestione	2002 (6 mesi)	2003	2004	2005	2006
Fatturato	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Costi di gestione					
Acquisti di merci	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Acquisti presso i subappaltatori	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Altri acquisti e costi esterni	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Salari	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Ferie pagate	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
«Partenze causa amianto»	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Totale costi di personale	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Assistenza esterna	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Totale spese di personale e assistenza	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Imposte	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Totale costi di gestione	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Risultato di esercizio	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Sovvenzioni ⁽¹⁾	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)
Risultato al netto delle imposte	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)	[... (*)

(1) Sovvenzioni degli enti locali (cfr. tabella 3).

⁽³⁾ La tabella 1 non corrisponde all'insieme del conto ricavi.

(*) Parti del testo sono state omesse per non svelare informazioni riservate; le parti in questione sono indicate mediante parentesi quadre e un asterisco.

- (23) Secondo la Francia, il piano d'impresa è basato sul fatturato realizzato dalle società di riparazione navale a Marsiglia prima che il gruppo Cammell Laird incontrasse difficoltà nel 2000, nonché sulla capacità della CMR di conseguire risultati analoghi nei due anni. La Francia sottolinea altresì che il progetto tiene conto della stagnazione del livello della clientela al momento in cui la società è stata rilevata e dell'adozione, nell'ipotesi bassa, di un approccio ancora più prudente.
- (24) I costi della messa in opera del piano d'impresa basato sull'ipotesi bassa, ovvero, secondo la Francia, i costi di ristrutturazione, sono precisati nella parte 1 della tabella 2.
- (25) La Francia considera inoltre come costi di ristrutturazione gli oneri connessi alle «partenze causa amianto» e i salari dovuti (ferie pagate), dato che l'insieme di detti costi gravava sulla società prima che fosse rilevata. Tali costi figurano nella parte 2 della tabella 2 e le cifre indicate tengono conto delle cifre modificate trasmesse dalla Francia nella lettera del 29 gennaio 2004.

Tabella 2

Costi ridotti della ristrutturazione della CMR

(in euro)

Voce	Importo
Parte 1	
Investimenti nella ristrutturazione e manutenzione (2002-2006): iniziali	[... (*)
annuali (4 × 100 000 EUR)	[... (*)
Scorte	[... (*)
Fabbisogno di formazione: 200 ore/persona ⁽¹⁾	[... (*)
Totale intermedio 1	[... (*)
Parte 2	
Costi delle «partenze causa amianto» sostenuti prima della rilevazione	[... (*)
Ferie pagate dovute prima della rilevazione	[... (*)
Totale intermedio 2	[... (*)
TOTALE (totale intermedio 1 + totale intermedio 2)	3 649 494

⁽¹⁾ 20 dipendenti all'anno alla CMR e 50 dipendenti all'anno presso i subappaltatori.

- (26) L'insieme dei costi considerati necessari per avviare le attività della CMR ammonta quindi a 3 649 494 EUR.

C. Le misure finanziarie

- (27) Secondo la Francia, i 3 649 494 EUR di cui la CMR ha bisogno saranno finanziati mediante prestiti e sovvenzioni accordati da fonti pubbliche e private, conformemente alla tabella 3. La Francia, il 3 maggio 2002, ha deciso, in via preliminare, di accordare un aiuto pubblico alla CMR ossia prima ancora che la CMR fosse creata e prima che avesse rilevato gli attivi della CMdR. Il 26 giugno 2002 è stata adottata una decisione giuridicamente vincolante di concessione dell'aiuto.

Tabella 3

Misure finanziarie connesse alla ristrutturazione della CMR

(in euro)

Fonte	Importo
Parte 1 — Contributi pubblici	
Governo francese	1 600 000
Consiglio regionale Provenza-Alpi-Costa Azzurra	630 000
Consiglio generale Bouches-du-Rhône	630 000
Città di Marsiglia	630 000
Totale intermedio 1	3 490 000
Parte 2 — Contributi privati	
Apporto di capitale da parte degli azionisti	610 000
Prestiti bancari	1 830 000
Totale intermedio 2	2 440 000
TOTALE (totale intermedio 1 + totale intermedio 2)	5 930 000

- (28) Il governo francese concederà alla CMR un importo di 1 600 000 EUR sotto forma di un prestito a tasso zero. La Francia ha attribuito al prestito un equivalente sovvenzione netto di 404 640 EUR basato sul tasso di riferimento della Commissione per il 2002, ossia 5,06 %. La Francia indica che le condizioni di erogazione di tale prestito possono corrispondere alla presentazione di cui alla tabella 4. Nel settembre 2003 è stata versata alla CMR una somma di 800 000 EUR.

Tabella 4

Condizioni di erogazione e di rimborso del prestito alla CMR

(in euro)

Importo (in EUR)	Anno di erogazione	Anno di rimborso
533 333	N	n+6
266 667	N	n+7
400 000	n+1	n+7
400 000	n+2	n+7

- (29) Il Consiglio regionale di Provenza-Alpi-Costa Azzurra, il Consiglio generale di Bouches-du-Rhône e la città di Marsiglia verseranno ciascuno alla CMR un importo di 630 000 EUR sotto forma di sovvenzione. Già nel settembre 2003, la totalità dei contributi degli enti locali (1 890 000 EUR) era stata erogata e utilizzata per coprire le perdite registrate dalla società nei primi sei mesi di esercizio (2002).
- (30) I contributi privati sono presentati come apporti di capitale degli azionisti della CMR (610 000 EUR) e come prestiti bancari (1 830 000 EUR). I prestiti bancari non hanno formato oggetto di alcuna domanda di garanzie speciali da parte delle banche, salvo per quanto riguarda i seguenti elementi. Una parte degli attivi della CMR è finanziata tramite leasing, per cui resta di proprietà delle banche fino a quando il prestito non sarà rimborsato. Un'altra parte degli attivi della CMR è stata ipotecata, il che significa che la CMR potrebbe perderne la proprietà a vantaggio delle banche qualora il prestito non venisse rimborsato in base alle condizioni convenute. La banca che ha accordato il prestito è la banca cooperativa del gruppo Banque populaire.

D. Dati relativi al mercato

- (31) Secondo la Francia, il settore francese della riparazione navale ha subito ristrutturazioni nel corso degli ultimi venti anni a causa del forte deterioramento del mercato. A Marsiglia, le società di riparazione navale hanno incontrato difficoltà in quanto non avevano tenuto conto dell'evoluzione sfavorevole del mercato. La Francia dichiara che il mantenimento di tre società di riparazione navale a Marsiglia (Marine Technologie, Travofer e CMdR) fino al 2002, data in cui sono state rilevate da Cammell Laird, oltrepassava le capacità del mercato. Eppure, secondo la Francia, l'esistenza di una sola società di riparazione navale a Marsiglia risponde alle esigenze del mercato.
- (32) Per quanto riguarda l'organico della CMR, 100 persone lavoravano nel settore della produzione nel marzo 2003, rispetto alle 184 di media durante i cinque anni precedenti. Questo calo dell'organico era anche dovuto alle «partenze causa amianto» (30 persone). La Francia rileva tuttavia che queste persone saranno sostituite nella misura in cui la CMR avrà bisogno di assumere personale.
- (33) La Francia precisa che, ciononostante, le capacità della CMR sono state ridotte, per effetto della chiusura del vecchio sito di Marine Technologie e del sito di Travofer, che sono stati restituiti al porto di Marsiglia e che non saranno più utilizzati per lavori di riparazione navale.

E. La decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato

- (34) Nella decisione di avvio del procedimento formale d'indagine (in prosieguo «la decisione di avvio»), la Commissione ha ritenuto che le misure in causa costituissero aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. Tali misure sono state in seguito valutate conformemente al regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio, del 29 giugno 1998, relativo agli aiuti alla costruzione navale⁽⁴⁾ (in prosieguo «il regolamento sulla costruzione navale») e agli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà⁽⁵⁾ (in prosieguo «gli orientamenti sulla ristrutturazione»).
- (35) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha formulato dubbi sulla possibilità che le misure finanziarie in questione fossero autorizzate a titolo di aiuto alla ristrutturazione considerato, da un lato, che la CMR sembrava essere un'impresa di nuova costituzione risultante dalla liquidazione della CMdR e tenuto conto, dell'altro, del punto 7 degli orientamenti comunitari sulla ristrutturazione, secondo il quale un'impresa di nuova costituzione non può essere beneficiaria di aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione, anche se la sua posizione finanziaria iniziale è precaria.
- (36) Inoltre la Commissione ha espresso il dubbio che, anche nell'ipotesi che la CMR potesse essere considerata ammissibile a beneficiare dell'aiuto alla ristrutturazione, non fossero soddisfatti gli altri criteri indispensabili all'autorizzazione di un aiuto alla ristrutturazione.
- (37) In particolare, la Commissione ha osservato che la Francia non aveva descritto le difficoltà strutturali cui la ristrutturazione doveva rimediare, accontentandosi invece di dichiarare che le difficoltà della CMR derivavano essenzialmente dal fallimento della CMdR. Per tale motivo la Commissione dubitava che la CMR avesse realmente incontrato siffatte difficoltà strutturali e, quindi, che il piano d'impresa della CMR fosse adeguato per garantire il ripristino della redditività economico-finanziaria della CMR entro termini ragionevoli.
- (38) Inoltre, la Commissione ha espresso dubbi sull'effettiva esecuzione delle riduzioni di capacità richieste dall'articolo 5 del regolamento sulla costruzione navale. Essa ha osservato che la Francia non aveva fornito informazioni più precise sull'organico effettivamente ripreso dalla CMR e ha rilevato che sembrava che le attività di subappalto dovessero aumentare sensibilmente.

⁽⁴⁾ GU L 202 del 18.7.1998, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU C 288 del 9.10.1999, pag. 2.

- (39) La Commissione dubitava inoltre della proporzionalità dell'aiuto ai costi ed ai vantaggi della ristrutturazione. La Commissione, nella fattispecie, si basava sull'indicazione secondo cui i costi di ristrutturazione ammontano a 3 649 494 EUR e il totale dei contributi pubblici e privati a 5 930 000 EUR. Il finanziamento è pertanto superiore ai fabbisogni della ristrutturazione quali indicati.
- (40) A proposito della proporzionalità, la decisione di avvio del procedimento sollevava il problema della determinazione dell'equivalente-sovvenzione netto del prestito accordato alla CMR dallo Stato rilevando che, conformemente alla comunicazione della Commissione relativa al metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione⁽⁶⁾, il tasso di riferimento può essere aumentato in situazioni di rischio particolare (ad esempio un'impresa in difficoltà) e che in tali casi, il premio può essere di 400 punti di base e anche più. La Commissione dubitava quindi che la totalità del prestito potesse essere considerata come un aiuto.
- (41) Sempre a proposito della proporzionalità, la Commissione ha espresso il dubbio che i costi globali potessero essere considerati come costi di ristrutturazione, citando in particolare i costi connessi alla formazione dei dipendenti di subappaltatori della CMR.

III. OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA

- (42) Nella sua risposta alla decisione di avvio del procedimento e nelle informazioni complementari successivamente fornite, la Francia ha integrato le osservazioni e i dati seguenti.
- (43) Per quanto concerne i dubbi relativi al fatto che la CMR sia ammissibile al beneficio degli aiuti alla ristrutturazione, la Francia ha sostenuto che malgrado si tratti di una società di nuova costituzione, la CMR si trova tuttora ad affrontare difficoltà. Pur riconoscendo che la rilevazione di risorse umane e materiali rappresenta potenzialmente un vantaggio per una nuova società, la Francia afferma che tali risorse costituiscono anche un onere importante. Essa conferma pertanto la sua posizione iniziale secondo cui, benché si tratti di una nuova società, la CMR è assimilata ad una società esistente che si trova a fronteggiare difficoltà.
- (44) La Francia conferma inoltre che la CMR ha avviato la sua attività senza contrarre debiti. Secondo la legislazione francese relativa al risanamento giudiziario delle imprese, una società in difficoltà può, prima di presentare istanza di fallimento, tentare di stabilizzare la propria situazione concludendo un accordo con i creditori, con l'aiuto di un amministratore giudiziario designato da un tribunale di commercio. La CMdR aveva chiesto che fosse designato un amministratore. Sotto il suo controllo sono stati conclusi tutti i lavori in corso e i creditori sono stati pagati. Tuttavia, il tentativo di stabilizzazione della situazione della CMdR si è concluso con un fallimento e, a causa della diminuzione dell'organico e della mancanza di ordinativi, la società alla fine ha presentato istanza di fallimento il 31 luglio 2001. Ciò spiega l'assenza di debiti della CMdR al momento della rilevazione.
- (45) Inoltre, è stato precisato che, contrariamente a quanto affermato dalla Francia, la CMdR aveva concluso l'insieme dei lavori in corso prima di presentare istanza di fallimento e che una delle ragioni fondamentali che l'avevano indotta a farlo era precisamente il fatto che il suo portafoglio ordini era vuoto (cfr. paragrafo 44).
- (46) Per quanto concerne i dubbi relativi alla redditività economico-finanziaria del piano di ristrutturazione della CMR, la Francia ha apportato chiarimenti su vari elementi di detto piano. La CMR riprenderà le attività di riparazione navale abbandonate dalla CMdR a vantaggio della trasformazione navale. Essa prevede di sostituire parzialmente le «partenze causa amianto» con giovani lavoratori più qualificati, e farà ogni sforzo per formare il suo personale. Inoltre prevede di introdurre l'annualizzazione del tempo di lavoro nell'ambito della legislazione che limita la durata settimanale del lavoro a 35 ore, e di armonizzare i diversi statuti del suo personale. Inoltre, modernizzerà gli impianti e i metodi di lavoro, migliorerà le condizioni di sicurezza ed elaborerà un piano di qualità ISO 9001. Tali misure, in aggiunta a quelle inizialmente notificate, permetteranno, secondo la Francia, di garantire la redditività economico-finanziaria della CMR entro termini ragionevoli.

⁽⁶⁾ GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

- (47) La Francia afferma altresì che la redditività economico-finanziaria del piano è garantita da ipotesi commerciali realistiche, basate sull'attività reale delle società di riparazione navale ubicate a Marsiglia, prima che fossero integrate in Cammell Laird. Inoltre, la Francia osserva che la CMR ha concluso con i propri dipendenti un accordo volto a garantire la pace sociale nel cantiere. Infine, fa presente che i risultati di gestione della CMR nel 2002 e nel primo semestre del 2003 dimostrano che la società sarà probabilmente redditizia a partire dal 2003, come prevede il piano di ristrutturazione.
- (48) Quanto alla necessità di evitare distorsioni della concorrenza, la Francia sostiene che la capacità di riparazione navale è garantita dalla chiusura degli altri due siti di riparazione navale di Marsiglia (Marine Technologie e Travofer).
- (49) Inoltre, a questo proposito, la Francia afferma che i cantieri di riparazione navale che si trovano sulla riva settentrionale del Mediterraneo sono piuttosto complementari e che non si fanno effettivamente concorrenza.
- (50) La Francia conferma inoltre che la CMR è una PMI ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese⁽⁷⁾.
- (51) Infine la Francia precisa che 132 dipendenti della CMdR sono stati ripresi dalla CMR e che 58 persone lasceranno l'impresa nel corso del periodo 2002-2004 per ragioni legate all'esposizione all'amianto.
- (52) Per quanto riguarda la proporzionalità delle misure in questione, la Francia precisa che l'importo di 5 930 000 EUR di contributi pubblici e privati copre, da un lato, i costi della ristrutturazione (3 649 494 EUR) e, d'altro lato, una parte del fabbisogno dell'impresa in termini di fondi di esercizio, al di fuori del contesto della ristrutturazione.
- (53) La Francia spiega che considera i costi di formazione dei subappaltatori come parte integrante dei costi di ristrutturazione. A questo proposito la Francia rileva che numerose attività essenziali al funzionamento della CMR sono realizzate da società esterne specializzate. Queste ultime, colpite in quanto sub-appaltatrici, dai problemi del settore della riparazione navale a Marsiglia, non sono in grado di finanziare la formazione dei loro dipendenti. Per questa ragione il CMR si accolla il finanziamento di tale spesa, a titolo di committente interamente responsabile nei confronti del proprietario della nave.
- (54) Parallelamente alla domanda di aiuti alla ristrutturazione, la Francia ha chiesto alla Commissione di valutare la compatibilità delle misure finanziarie in questione con il mercato comune direttamente in base all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato qualora l'aiuto non fosse compatibile in virtù degli orientamenti sulla ristrutturazione. La Francia afferma che la costruzione navale costituisce un'attività essenziale al buon funzionamento del porto di Marsiglia, ossia che è necessaria per assicurare l'accoglienza delle navi, la manutenzione delle navi indispensabile all'attività portuale nonché i servizi connessi alla sicurezza marittima e i servizi legati al turismo (riparazione di imbarcazioni da diporto). La Francia sostiene inoltre che il mantenimento della riparazione navale a Marsiglia è nell'interesse della Comunità in quanto è conforme alla politica comune dei trasporti, che favorisce il trasporto marittimo. Infine la Francia sottolinea le ragioni storiche e strategiche che giustificano il mantenimento della riparazione navale nel porto di Marsiglia.

⁽⁷⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 33. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 364/2004 (GU L 63 del 28.2.2004, pag. 22).

IV. VALUTAZIONE

A. Aiuto di Stato

- (55) 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».
- (56) In primo luogo, la sovvenzione di 1 600 000 EUR concessa alla CMR dallo Stato francese costituisce un vantaggio finanziario accordato mediante risorse statali. Inoltre, il criterio delle risorse statali si applica anche ai vantaggi economici accordati da enti regionali o locali degli Stati membri. Di conseguenza il primo criterio di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato è soddisfatto anche per quanto concerne le sovvenzioni (dell'importo di 630 000 EUR ciascuna) accordate alla CMR dalla Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra, dal Dipartimento Bouches-du-Rhône e dalla città di Marsiglia.
- (57) In secondo luogo, poiché le sovvenzioni in questione erano destinate ad un'impresa specifica, la CMR, è soddisfatto il criterio della selettività, condizione preliminare per l'applicabilità dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.
- (58) In terzo luogo, i tre contributi degli enti regionali e locali nonché il prestito a tasso zero accordato dal governo francese conferiscono alla CMR un vantaggio economico che non le sarebbe stato accordato dal settore privato. Di conseguenza tali misure, per loro stessa natura, sono atte a falsare la concorrenza.
- (59) In quarto luogo, è soddisfatto il criterio secondo il quale la misura deve incidere sugli scambi dato che il beneficiario esercita un'attività economica che comporta scambi intracomunitari. Tale è il caso effettivamente delle attività di riparazione navale esercitate dalla CMR. In un settore sensibile, quale è quello della riparazione navale, si può presumere un'incidenza almeno potenziale sugli scambi. Tale presunzione costituisce in realtà la base della politica duratura svolta per quanto concerne le regole speciali applicabili agli aiuti di Stato nel settore della costruzione navale. Tali regole si applicano interamente alla riparazione navale, che è soggetta agli stessi principi della costruzione navale. Inoltre, data la sua posizione geografica, la CMR è, almeno potenzialmente, in concorrenza con i cantieri di riparazione navale dell'Italia e della Spagna.
- (60) Ciò premesso, la Commissione conclude che i contributi pubblici accordati alla CMR, quali descritti nella parte della tabella 3, costituiscono tutti aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.
- (61) La Commissione rileva altresì che la Francia non ha soddisfatto all'obbligo che le incombe, ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato di non dare esecuzione alle misure previste prima che la procedura si sia concretizzata in una decisione finale (clausola sospensiva). Di conseguenza l'aiuto è considerato illegale.

B. Deroga in virtù dell'articolo 87 del trattato

- (62) Dato che la CMR opera nel settore della riparazione navale, gli aiuti che le sono accordati per sostenere le sue attività rientrano nel campo di applicazione delle norme speciali sugli aiuti di Stato applicabili alla costruzione navale. Dal 1° gennaio 2004, tali norme figurano nella disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale⁽⁸⁾, che ha sostituito le norme contenute nel regolamento sulla costruzione navale. Ciononostante, conformemente alla comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi⁽⁹⁾, gli aiuti illegali, ossia gli aiuti cui sia stata data esecuzione in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, saranno valutati secondo i criteri di fondo fissati negli strumenti in vigore alla data della loro concessione. Il regolamento sulla costruzione navale è quindi applicabile nel caso di specie. Va peraltro precisato, affinché l'analisi sia completa, che il fatto che la Commissione applichi il regolamento sulla costruzione navale oppure che la disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale che lo ha sostituito⁽¹⁰⁾, non incide sulle conclusioni relative alla valutazione della compatibilità dato che i criteri di fondo per la valutazione degli aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione, degli aiuti regionali e degli aiuti alla formazione sono identici⁽¹¹⁾.
- (63) La Francia ha chiesto alla Commissione di esaminare la compatibilità delle misure finanziarie in questione con il mercato comune direttamente in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, sostenendo che la riparazione navale è un'attività essenziale per il buon funzionamento di un porto della dimensione di Marsiglia.
- (64) Innanzi tutto, la Commissione osserva che se i servizi di riparazione offerti dalla CMR fossero effettivamente essenziali per il funzionamento del porto, tali attività dovrebbero in linea di massima essere svolte tramite risorse proprie del porto, ossia senza dover ricorrere ad aiuti di Stato. Inoltre, la Commissione autorizza una parte dell'aiuto a titolo di aiuto regionale all'investimento e, in tal modo, prende in considerazione i problemi regionali che si pongono.
- (65) Inoltre, il regolamento sulla costruzione navale costituisce un insieme specifico ed esauriente di regole applicabili al settore, nella fattispecie quello della riparazione navale, che si situa in una relazione di *lex specialis* rispetto al trattato. L'autorizzazione dell'aiuto in applicazione diretta del trattato sarebbe contraria agli obiettivi perseguiti dalla fissazione di norme specifiche e restrittive applicabili al settore.
- (66) Pertanto, la Commissione non può valutare l'aiuto in questione direttamente in base al trattato.
- (67) Ai sensi dell'articolo 2 del regolamento sulla costruzione navale, gli aiuti concessi per la riparazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato comune solo se sono conformi alle disposizioni contenute in detto regolamento.

1. Aiuto alla ristrutturazione

- (68) Secondo la Francia, l'aiuto in causa ha per obiettivo la ristrutturazione delle attività della CMR. Conformemente all'articolo 5 del regolamento sulla costruzione navale, gli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà operanti nel settore della riparazione navale possono essere considerati, in via eccezionale, compatibili con il mercato comune a condizione che rispettino gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà, nonché i requisiti specifici definiti al succitato articolo 5.
- (69) La Commissione ha quindi esaminato se fossero soddisfatti i criteri stabiliti negli orientamenti per gli aiuti di Stato alla ristrutturazione.

⁽⁸⁾ GU C 317 del 30.12.2003, pag. 11.

⁽⁹⁾ GU C 119 del 22.5.2002, pag. 22.

⁽¹⁰⁾ Cfr. a questo proposito i punti 12 b) e 12 f), nonché il punto 26 della disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale.

⁽¹¹⁾ Ad eccezione del criterio della riduzione delle capacità, che non è più imposto come condizione necessaria alla concessione di aiuti alla ristrutturazione dalla disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale. Tuttavia gli orientamenti sulla ristrutturazione impongono come condizione di evitare qualsiasi distorsione di concorrenza indebita, essendo previste misure compensative a tale effetto. Cfr. al riguardo il punto 35 e seguenti degli orientamenti sulla ristrutturazione.

1.1. Ammissibilità dell'impresa

- (70) Secondo gli orientamenti comunitari per gli aiuti di Stato alla ristrutturazione, per essere ammessa a beneficiare di aiuti alla ristrutturazione l'impresa interessata deve poter essere considerata come un'impresa in difficoltà ai sensi di detti orientamenti. Benché non esista una definizione comunitaria di impresa in difficoltà, la Commissione ritiene tuttavia che un'impresa sia in difficoltà, qualora essa non sia in grado, con le proprie risorse finanziarie o ottenendo i fondi necessari dai proprietari/azionisti e 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 (punto 4 degli orientamenti sulla ristrutturazione). Le difficoltà di un'impresa, di solito, sono rivelate da un 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, basso o inesistente valore del capitale netto.
- (71) Tuttavia, in base al punto 7 degli orientamenti sulla ristrutturazione, un'impresa di nuova costituzione non può essere beneficiaria di aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione anche se la sua posizione finanziaria iniziale è precaria. È il caso che può presentarsi quando la nuova impresa sia il risultato della liquidazione di un'impresa preesistente oppure del rilevamento dei suoi soli beni produttivi.
- (72) L'esclusione delle imprese di nuova costituzione dal diritto di beneficiare di aiuti alla ristrutturazione è dettata dal principio secondo cui la creazione di un'impresa deve essere il frutto di una decisione indotta dalla situazione del mercato. Una società deve pertanto essere creata unicamente se ha una possibilità di esercitare la sua attività sul mercato in questione, in altri termini, se è dotata di capitali ed è finanziariamente redditizia fin dall'inizio.
- (73) Una società nuova non può beneficiare di aiuti alla ristrutturazione dato che, benché possa ovviamente incontrare difficoltà di avviamento, non potrebbe trovarsi a fronteggiare le difficoltà descritte negli orientamenti sulla ristrutturazione. Una società nuova, per sua stessa natura, non potrebbe trovarsi di fronte a questo tipo di difficoltà.
- (74) Una società nuova può invece trovarsi a fronteggiare a perdite di avviamento, dato che deve finanziare investimenti e costi di funzionamento che, inizialmente, possono non essere coperti dai proventi delle sue attività. Tali costi sono tuttavia inerenti all'avviamento dell'attività di un'impresa e non alla sua ristrutturazione. Di conseguenza non possono essere finanziati mediante aiuti alla ristrutturazione, che hanno un obiettivo specifico e una portata limitata.
- (75) Questa limitazione del campo di applicazione degli orientamenti sulla ristrutturazione si applica alle nuove imprese che sono il risultato della liquidazione di un'impresa preesistente oppure del rilevamento dei suoi soli beni produttivi. In tali casi la nuova società non rileva, in linea di principio, i debiti dei suoi predecessori, il che significa che non si trova ad affrontare le difficoltà descritte negli orientamenti sulla ristrutturazione.
- (76) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha espresso il dubbio che la CMR non potesse beneficiare di aiuti alla ristrutturazione dato che sembrava costituire una società nuova.
- (77) A questo proposito, la Commissione rileva, e la Francia ammette, che la CMR rappresenta un nuovo soggetto giuridico dotato di personalità giuridica distinta da quella della CMdR.

- (78) Inoltre, la Commissione ritiene che la CMR rappresenti un nuovo soggetto economico, distinto dalla CMdR. È vero che la CMR continua a svolgere un'attività economica dello stesso tipo di quella della CMdR (riparazione navale). Orbene, è impossibile concludere che la CMR corrisponde allo stesso soggetto economico della CMdR. Al contrario, la Commissione ritiene che il rilevamento ha segnato una rottura della continuità tra le vecchie e le nuove attività, benché la CMR abbia rilevato gli attivi e l'avviamento commerciale, l'organico e determinati oneri connessi alla legislazione in materia di previdenza sociale e nonostante operi nello stesso settore di attività della CMdR. Il fatto che il rilevamento non abbia comportato l'assunzione dei debiti connessi alle vecchie attività conferma questa rottura di continuità. La CMR non si trovava quindi nella stessa situazione finanziaria della CMdR. A questo proposito va precisato che le ragioni all'origine di tale situazione, ossia il fatto che il predecessore si fosse accollato i debiti oppure il fatto che non vi fosse stato alcun debito, non hanno alcuna importanza nel caso di specie. La situazione effettiva della CMR al momento in cui ha cominciato ad operare può essere descritta come un nuovo inizio. La rottura di continuità è peraltro confermata dal fatto che non è stato rilevato alcun lavoro in corso; tutti i lavori in corso sono stati completati e i fornitori pagati prima che la CMdR presentasse istanza di fallimento.
- (79) Si deve pertanto concludere che la CMR è effettivamente una società nuova.
- (80) Di fatto, la Francia non contesta tale conclusione. Tuttavia sostiene che trattandosi di una nuova società, la CMR incontra difficoltà che la rendono assimilabile ad una società esistente dal momento che tali difficoltà sono da imputarsi al rilevamento dell'organico e dei relativi oneri sociali.
- (81) A questo proposito la Commissione osserva che la CMR non presenta le caratteristiche di un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti sugli aiuti di Stato alla ristrutturazione quali descritte al paragrafo 70. L'impresa si trova semplicemente ad affrontare costi normali di installazione e normali perdite di avviamento dovuti al fatto che il progetto d'investimento è ancora in fase iniziale.
- (82) I costi di avviamento di un'attività commerciale sono inevitabili e non sono legati alla storia della società. La CMR avrebbe dovuto sostenere lo stesso tipo di costi se i suoi azionisti avessero deciso di creare una società del tutto indipendente dalle attività di riparazione navali precedenti, ipotesi che inevitabilmente comporterebbe costi di avviamento, in particolare l'acquisto di macchinari, l'assunzione e la formazione del personale, ecc.
- (83) In particolare, la Commissione ritiene che la ripresa dell'organico, in condizioni immutate per quanto concerne la qualificazione, retribuzione e anzianità, e di determinati obblighi sociali (ferie pagate non godute, «partenze causa amianto») costituisca una semplice conseguenza giuridica della legislazione sociale francese⁽¹²⁾ (analoga a quella di vari altri paesi) che era nota agli investitori. In altri termini, il rilevamento dell'organico costituiva una condizione cui era subordinata l'operazione di rilevamento degli attivi. Inoltre, si sarebbe dovuto tener conto di tutti i costi connessi agli attivi acquisiti al momento della fissazione del prezzo di acquisto.
- (84) La Commissione osserva altresì che l'organico ripreso dalla CMR fa parte dell'attivo rilevato e non costituisce un onere. Infatti, tale operazione dovrebbe facilitare l'accesso della CMR sul mercato, dal momento che la esenta dai costi connessi all'assunzione e alla formazione di nuovi dipendenti.
- (85) La Francia sostiene inoltre che la CMR è un'impresa in difficoltà in quanto esercita lo stesso tipo di attività della CMdR ed è tenuta a rispettare gli obblighi imposti dalla legislazione francese in materia di previdenza sociale, che costituiscono un onere ereditato dalla CMdR.
- (86) Infine la Francia afferma che le difficoltà della CMdR erano legate alla natura dell'attività che esercitava. Tuttavia, essa osserva altresì che l'esistenza di una sola società di riparazione navale a Marsiglia corrisponde ai fabbisogni del mercato. È evidente che la CMR è effettivamente l'unica società di riparazione navale di questo tipo esistente a Marsiglia, dopo la chiusura di Marine Technologie et de Travofer. Per tale motivo, il fatto che la CMR svolga attività di riparazione navale non dovrebbe essere all'origine delle sue difficoltà finanziarie e necessitare una ristrutturazione.

⁽¹²⁾ La Commissione considera tuttavia, al termine di un'analisi approfondita della legislazione francese in questione (articolo L 122-12, secondo comma, del Codice del lavoro), che detta legislazione non prevede l'obbligo di riprendere tutti i dipendenti

- (87) Concludendo, la Commissione constata che la CMR non ha rilevato dalla CMdR elementi passivi atti a confermare la continuazione della vecchia attività di riparazione navale. La CMR è una società di nuova costituzione, che, peraltro, non è in difficoltà ai sensi degli orientamenti sulla ristrutturazione. La Commissione considera che gli aiuti all'investimento potrebbero adattarsi meglio alle altre difficoltà finanziarie che la CMR dovesse eventualmente incontrare.
- (88) Secondo la pratica seguita dalla Commissione dopo l'entrata in vigore degli orientamenti sulla ristrutturazione del 1999, una società è considerata come di «nuova costituzione» nei due anni successivi alla sua creazione. A questo proposito, la Commissione osserva che la CMR è stata creata il 20 giugno 2002 come società nuova. La decisione giuridicamente vincolante di accordare l'aiuto alla CMR era stata adottata il 26 giugno 2002, ossia durante il biennio successivo alla sua creazione.
- (89) La Commissione conclude quindi che la CMR non può beneficiare di aiuti alla ristrutturazione. Nei paragrafi seguenti la Commissione esamina se le informazioni comunicate dalla Francia abbiano potuto dissipare gli altri dubbi che aveva formulato nella decisione di avvio in merito alla conformità dell'aiuto alle altre condizioni applicabili agli aiuti alla ristrutturazione. Le conclusioni della Commissione relative a dette condizioni sarebbero applicabili qualora la CMR non fosse una società nuova, bensì una società in difficoltà finanziarie e quindi idonea a beneficiare di aiuti alla ristrutturazione.
- (90) Per maggior precisione, la Commissione osserva che le misure in questione non possono essere definite aiuti al salvataggio. La regola concernente l'ammissibilità agli aiuti al salvataggio è identica a quella relativa agli aiuti alla ristrutturazione. Conformemente al punto 7 degli orientamenti sulla ristrutturazione, le imprese di nuova costituzione non possono essere beneficiarie di aiuti al salvataggio. Di conseguenza la CMR, in quanto società di nuova costituzione che non si trova in difficoltà ai sensi degli orientamenti sugli aiuti alla ristrutturazione, non può beneficiare di questo tipo di aiuti.

1.2. Ripristino della redditività

- (91) Secondo gli orientamenti sugli aiuti di Stato alla ristrutturazione, la concessione dell'aiuto è subordinata alla realizzazione di un piano di ristrutturazione che 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. Tale obiettivo deve essere raggiunto principalmente mediante misure di risanamento interne e in particolare mediante l'abbandono di quelle attività che, anche dopo la ristrutturazione, resterebbero strutturalmente deficitarie.
- (92) La Commissione ha formulato dubbi giacché la Francia non aveva descritto quali fossero le difficoltà strutturali cui doveva ovviare la ristrutturazione, ma si era accontentata di dichiarare che le difficoltà incontrate dalla CMR derivavano essenzialmente dal fallimento della CMdR. Per tale motivo la Commissione dubitava che la CMR incontrasse siffatte difficoltà e che il piano d'impresa fosse atto a ripristinarne l'efficienza economico-finanziaria.
- (93) La Francia ha spiegato che le difficoltà della CMR erano dovute alla politica commerciale di Cammell Laird, che aveva tentato di riorientare le società di riparazione navale di Marsiglia verso la trasformazione navale. Tale riorientamento si era concretizzato nella perdita della clientela tradizionale del settore della riparazione navale. Per illustrare la situazione, la Francia ha spiegato che la CMdR aveva continuato a svolgere attività di riparazione navale, benché in misura limitata, e che al momento in cui ha cessato di funzionare, il suo portafoglio ordini era del tutto vuoto.
- (94) La Commissione conclude pertanto che la difficoltà cui si trova a far fronte la CMR è la situazione stessa che regna sul mercato della riparazione navale in questione e che è caratterizzata da un calo della domanda e dalla necessità di ripristinare la credibilità di questa attività, cui ha nuociuto la politica praticata dal vecchio operatore.
- (95) La Commissione conclude altresì che il piano d'impresa che la Francia ha notificato sarebbe atto a ripristinare l'efficienza economico-finanziaria della CMdR entro termini ragionevoli. Tuttavia essa ritiene che lo strumento più adeguato per risolvere questo tipo di difficoltà sia costituito dall'aiuto all'investimento.

1.3. Prevenzione di indebite distorsioni della concorrenza

- (96) Del pari, la Commissione dubita che la CMR operi un'effettiva ed irreversibile riduzione della sua capacità, come esige l'articolo 5, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento sulla costruzione navale.
- (97) La riduzione di capacità deve essere commisurate a livello di aiuto accordato, gli impianti chiusi devono essere stati regolarmente utilizzati per la costruzione, trasformazione o riparazione navale fino alla data della notifica dell'aiuto e la chiusura deve essere mantenuta per almeno dieci anni a decorrere dall'approvazione dell'aiuto da parte della Commissione. Inoltre, non verranno prese in considerazione riduzioni di capacità operate in altre imprese nel medesimo Stato membro a meno che siano impossibili riduzioni di capacità delle imprese beneficiarie senza compromettere la redditività del piano di ristrutturazione. Infine, il livello della produzione effettiva nei cinque anni precedenti la chiusura costituirà il fattore determinante per il livello richiesto di riduzione di capacità.
- (98) Innanzitutto, per quanto concerne l'argomento addotto dalla Francia secondo cui la riduzione di capacità sarà operata grazie alla chiusura degli altri due cantieri di riparazione navale di Marsiglia (Marine Technologies e Travofer), la Commissione ritiene che, conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento sulla costruzione navale non si deve tener conto di dette chiusure dal momento che riguardano imprese diverse da quella beneficiaria, a meno che risultino impossibili riduzioni di capacità nelle imprese beneficiarie senza compromettere la redditività del piano di ristrutturazione.
- (99) Nella fattispecie, Marine Technologies e Travofer sono soggetti giuridicamente distinti dalla CMR e la loro chiusura è il risultato di un evento indipendente da quest'ultima, ossia il fallimento della loro società madre, Cammell Laird. Inoltre, la Francia non ha dichiarato che una riduzione di capacità comprometterebbe la redditività del piano d'impresa della CMR.
- (100) Per tale motivo la Commissione non può accettare che tale argomento giustifichi una riduzione di capacità della CMR.
- (101) In secondo luogo, sono stati sollevati vari altri punti che potrebbero risultare importanti ai fini dell'eventuale sussistenza di indebite distorsioni della concorrenza (cfr. paragrafi 48-51).
- (102) La Commissione osserva, innanzitutto, che gli orientamenti comunitari sugli aiuti alla ristrutturazione esentano in linea di principio le PMI dalla necessità imposta ai beneficiari di un aiuto di alleviare le conseguenze sfavorevoli dell'aiuto per i concorrenti, salvo altrimenti disposto dalle norme settoriali in materia di aiuti di Stato. Orbene, siffatte norme esistono nel regolamento relativo alla costruzione navale, il quale non prevede un'esenzione del genere per le PMI.
- (103) Del pari, il fatto che altre imprese di riparazione navale della regione non siano in concorrenza con la CMR non è decisivo. Il regolamento sulla costruzione navale presume che gli aiuti alla ristrutturazione accordati in questo settore abbiano un'incidenza sulla concorrenza e non permette alcuna elasticità in funzione della situazione concreta del mercato, contrariamente al punto 36 degli orientamenti sulla ristrutturazione. Il beneficiario è tenuto ad adottare provvedimenti che gli permettano di ridurre le sue capacità e ciò in misura adeguata al livello dell'aiuto accordato. Queste regole più rigorose relative alle costruzioni navali sono giustificate dall'eccesso di capacità che caratterizza il settore. La riparazione navale in quanto settore sensibile è soggetta alle stesse regole e principi della costruzione navale, per le stesse ragioni di sovraccapacità.
- (104) Infine, la Commissione osserva che l'organico della CMdR comprendeva 310 persone nel 1996, quando sono iniziate le difficoltà. Al momento della ripresa degli attivi della CMdR da parte della CMR, l'organico era sceso a 132 persone. La riduzione dell'organico ha quindi avuto luogo in seno alla CMdR ed ha preceduto la concessione dell'aiuto alla ristrutturazione alla CMR. Non si può quindi considerare come una misura volta ad attenuare le distorsioni di concorrenza.

- (105) Quanto all'argomento secondo cui le capacità sarebbero state ridotte grazie alle «partenze causa amianto», le informazioni più recenti (gennaio 2004) indicano che queste ultime riguarderanno 58 persone nel corso del periodo 2002-2004. Tuttavia è chiaro che almeno una parte di dette persone sarà sostituita (30 secondo la lettera del 6 marzo 2003).
- (106) Tutti questi dati non hanno permesso di dissipare i dubbi formulati dalla Commissione ha sul fatto che la CMR abbia operato una riduzione effettiva e irreversibile delle sue capacità rispetto al livello dell'aiuto accordato. Tuttavia, anche se la CMR potesse beneficiare di un aiuto a titolo di impresa in difficoltà, tale aiuto non sarebbe compatibile con il regolamento sulla costruzione navale.

1.4. Aiuto limitato al minimo

- (107) Secondo gli orientamenti comunitari sugli aiuti alla ristrutturazione, l'importo e l'intensità dell'aiuto devono essere limitati al minimo indispensabile per consentire la ristrutturazione in funzione delle disponibilità finanziarie delle imprese. I beneficiari dell'aiuto dovranno pertanto contribuire in maniera significativa al programma di ristrutturazione sia con fondi propri che ricorrendo a fonti esterne di finanziamento commerciale.
- (108) La Commissione aveva espresso il dubbio che tale condizione fosse soddisfatta dato che le risorse finanziarie disponibili, private e pubbliche, erano superiori al fabbisogno dichiarato. La Francia aveva risposto che l'importo dei contributi pubblici e privati, ossia 5 930 000 EUR, copriva, da un lato, i costi di ristrutturazione (3 649 494 EUR) e, dall'altro, la parte del fabbisogno di capitale di esercizio eccedente i fabbisogni connessi alla ristrutturazione.
- (109) A questo proposito la Commissione aveva sollevato la questione della determinazione dell'equivalente sovvenzione netto del prestito accordato alla CMR. La comunicazione della Commissione relativa al metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione prevede che il tasso di riferimento possa essere aumentato in situazioni di rischio particolare. La Commissione conclude quindi che qualora la CMR incontrasse difficoltà tali da richiedere la ristrutturazione, argomento che al momento la Francia difende e che la Commissione non condivide, effettivamente sussisterebbe un rischio particolare. Nessun creditore privato accorderebbe alla CMR un prestito nelle condizioni succitate, ossia senza interessi e senza alcuna garanzia. Per tale motivo il prestito, nella sua totalità, costituisce aiuto. L'importo totale dell'aiuto sarebbe quindi di 3 490 000 EUR.
- (110) Il fabbisogno di finanziamento dichiarato connesso alla ristrutturazione è di 3 649 494 EUR. Poiché l'aiuto ammonta a 3 490 000 EUR, il contributo privato del beneficiario alla ristrutturazione corrisponde a 159 494 EUR. L'apporto del beneficiario non è quindi significativo, contrariamente a quanto richiesto dagli orientamenti sugli aiuti alla ristrutturazione.
- (111) La Commissione conclude pertanto che quand'anche la CMR fosse un'impresa in difficoltà ammessa a beneficiare di un aiuto alla ristrutturazione, il criterio della proporzionalità non sarebbe soddisfatto e l'aiuto non sarebbe quindi compatibile con gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato alla ristrutturazione.

1.5. Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato alla ristrutturazione del 1994

- (112) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha esaminato le misure in base agli orientamenti sugli aiuti di Stato alla ristrutturazione adottate nel 1999. Tale impostazione non è stata contestata dalla Francia nella sua risposta alla decisione suddetta. Da notare che il regolamento sulla costruzione navale rinvia, all'articolo 5, agli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato al salvataggio e alla ristrutturazione di imprese in difficoltà del 1994⁽¹³⁾ (in prosieguo «gli orientamenti sulla ristrutturazione del 1994»), che sono stati sostituiti nel 1999 dai nuovi orientamenti sulla ristrutturazione. La Commissione ritiene tuttavia che quand'anche fossero applicati gli orientamenti sulla ristrutturazione del 1994, il ragionamento testé formulato non sarebbe diverso. Innanzitutto, una società nuova non può, per sua stessa natura, essere un'impresa in difficoltà. Pur essendo meno espliciti, gli orientamenti sulla ristrutturazione del 1994 sono, in particolare nella loro definizione di impresa in difficoltà, chiaramente destinati al salvataggio e alla ristrutturazione di imprese esistenti e non di imprese di nuova costituzione. In secondo luogo, il criterio riguardante la limitazione dell'aiuto al minimo esisteva già negli orientamenti sulla ristrutturazione del 1994⁽¹⁴⁾, e non è soddisfatto nel caso di specie.

⁽¹³⁾ GU C 368 del 23.12.1994, pag. 12.

⁽¹⁴⁾ Cfr. punto 3.2.2. C.

- (113) Di conseguenza, secondo gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato alla ristrutturazione del 1994, l'aiuto non sarebbe compatibile.

2. Aiuto regionale all'investimento

- (114) Le condizioni di compatibilità degli aiuti regionali all'investimento con il mercato comune sono enunciate all'articolo 7 del regolamento sulla costruzione navale. Innanzitutto, le misure devono riguardare una regione ex articolo 87, paragrafo 3, lettera a) o lettera c) del trattato. In secondo luogo, l'intensità dell'aiuto non può superare il massimale fissato da detto regolamento. In terzo luogo, deve trattarsi di misure destinate a sostenere l'adeguamento o l'ammodernamento dei cantieri esistenti allo scopo di aumentare la produttività degli impianti esistenti. In quarto luogo, l'aiuto non può essere connesso ad una ristrutturazione finanziaria del cantiere. In quinto luogo, l'aiuto deve riguardare esclusivamente spese ammissibili in base agli orientamenti comunitari in vigore sugli aiuti regionali⁽¹⁵⁾ (in prosieguo «gli orientamenti regionali»).
- (115) La regione di Marsiglia è una regione che può beneficiare di aiuti in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato. Ai sensi del regolamento sulla costruzione navale e in virtù della carta degli aiuti regionali approvata dalla Commissione, l'intensità degli aiuti per detta regione non può superare il 12,5 % netto⁽¹⁶⁾.
- (116) In base al punto 4.5 degli orientamenti comunitari sugli aiuti regionali, le spese ammesse a beneficiare di aiuto sono espresse come un insieme di spese uniforme comprendente le seguenti categorie di spese d'investimento: terreni, fabbricati e impianti. In base al punto 4.6 dei suddetti orientamenti, le spese ammissibili possono comprendere anche alcune categorie di investimenti immateriali.
- (117) Nella lettera del 29 giugno 2004, la Francia ha descritto gli investimenti della CMR che possono beneficiare di aiuti regionali come segue: scorte, investimenti in impianti e in fabbricati. Le spese relative alle scorte, in quanto coprono costi di esercizio, non possono beneficiare di aiuto all'investimento iniziale. La Commissione indica nella tabella 5 le spese che ritiene ammissibili a beneficiare di un aiuto all'investimento iniziale.

Tabella 5

Spese ammissibili⁽¹⁷⁾ a beneficiare di un aiuto all'investimento regionale

(in euro)

Voce	Importo
1. Investimenti in impianti suddivisi tra:	420 108
2. materiale di trasporto/veicoli	162 500
3. impianti informatici	35 600
4. vari altri impianti e installazioni	222 008
5. fabbricati	1 000
Totale	421 108

- (118) La Commissione ammette che questi investimenti contribuiscano alla realizzazione degli obiettivi del piano d'impresa della CMR quali descritti al paragrafo 20 e quindi all'adeguamento e all'ammodernamento del cantiere al fine di accrescerne la produttività. Tali investimenti corrispondono inoltre ad un insieme uniforme di spese: investimenti in fabbricati (punto 5 della tabella 5) e investimenti in impianti (punti 1-4 della tabella 5).

⁽¹⁵⁾ GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9. Orientamenti modificati (GU C 258 del 9.9.2000, pag. 5).

⁽¹⁶⁾ Equivalente sovvenzione netto (ESN).

⁽¹⁷⁾ Investimenti realizzati nel 2002-2004.

- (119) Concludendo, le spese ammissibili a beneficiare di aiuti regionali all'investimento ammontano in totale a 421 108 EUR (401 152 EUR in valore attuale, anno di base 2002, tasso di attualizzazione 5,06 %).
- (120) L'intensità di aiuto massima ammissibile è pari al 12,5 % netto corrispondente, nella fattispecie, al 18,9 % lordo⁽¹⁸⁾. L'aiuto ammissibile ammonta quindi a 75 737 EUR.
- (121) La Commissione conclude che l'aiuto in favore della CMR può essere parzialmente autorizzato a titolo di investimento iniziale a concorrenza di un importo di 75 737 EUR.

3. Aiuto alla formazione

- (122) La Commissione ha osservato che alcune spese indicate dalla CMR nel suo piano d'impresa riguardano la formazione. L'aiuto è stato accordato dopo che era entrato in vigore il regolamento (CE) n. 68/2001 della Commissione del 12 gennaio 2001 relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti alla formazione⁽¹⁹⁾ (in prosieguo «il regolamento sugli aiuti alla formazione»).
- (123) Il regolamento sugli aiuti alla formazione è stato adottato dalla Commissione, abilitata a tal fine dal regolamento (CE) n. 994/98 del Consiglio, del 7 maggio 1998, sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato che istituisce la Comunità europea a determinate categorie di aiuti di Stato orizzontali⁽²⁰⁾. Il regolamento sugli aiuti alla formazione modifica, trattandosi di una normativa posteriore, il regolamento sulla costruzione navale che non prevede in sé la possibilità di accordare aiuti alla formazione a favore della costruzione navale; il regolamento sugli aiuti alla formazione stabilisce, all'articolo 1, che si applichi agli aiuti alla formazione concessi in tutti i settori, di conseguenza si applica anche al settore della costruzione navale.
- (124) Il regolamento sugli aiuti alla formazione stabilisce che gli aiuti singoli sono compatibili con il mercato comune purché rispettino tutte le condizioni ivi previste, ossia se non superano l'intensità di aiuto massima ammissibile e se coprono costi ammissibili ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7.
- (125) La Francia ha indicato il fabbisogno di formazione della CMR in termini di formazione specifica per 20 dipendenti all'anno presso la CMR e per 50 dipendenti all'anno presso i subappaltatori della CMR. La Commissione rileva che, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento sugli aiuti alla formazione, la formazione specifica comporta insegnamenti direttamente e prevalentemente applicabili alla posizione, attuale e futura, occupata dal dipendente presso l'impresa beneficiaria, ossia la CMR. I dipendenti dei subappaltatori della CMR non vengono formati per le funzioni del loro impiego presso la CMR e non possono quindi beneficiare dell'aiuto alla formazione accordato a quest'ultima. Inoltre, la Francia non ha fornito alla Commissione alcuna garanzia che la parte di aiuto destinata alla formazione dei subappaltatori della CMR sarà effettivamente trasmessa a questi ultimi dato che la CMR funge soltanto da tramite dell'aiuto. Per tali motivi la Commissione non può ritenere che si tratti di un aiuto direttamente concesso ai subappaltatori della CMR. Poiché la Francia non ha risposto alla domanda della Commissione sulla ripartizione delle spese di formazione fra i dipendenti della CMR e quelli dei subappaltatori della CMR, la Commissione determinerà le spese ammissibili in maniera proporzionale.
- (126) I costi totali di formazione dichiarati dalla Francia ammontano a 896 000 EUR. Proporzionalmente, le spese relative ai 20 dipendenti della CMR rappresentano quindi 256 000 EUR. La Commissione ritiene che dette spese possano beneficiare di un aiuto alla formazione.
- (127) Conformemente all'articolo 4 del regolamento sugli aiuti alla formazione, nei casi in cui l'aiuto riguardi piccole o medie imprese stabilite in regioni ammesse a beneficiare di aiuti regionali in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato, l'intensità di aiuto non può superare il 40 % per i progetti di formazione specifica.

⁽¹⁸⁾ Equivalente sovvenzione lorda (ESN).

⁽¹⁹⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 20. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 363/2004 (GU L 63 del 28.2.2004, pag. 20).

⁽²⁰⁾ GU L 142 del 14.5.1998, pag. 1.

- (128) Di conseguenza, l'importo totale degli aiuti alla formazione ammonta a 102 400 EUR.
- (129) La Commissione conclude che l'aiuto in favore della CMR può essere in parte autorizzato a titolo di aiuto alla formazione a concorrenza dell'importo di 102 400 EUR.

V. CONCLUSIONE

- (130) La Commissione conclude che la Francia ha dato illegalmente esecuzione ad un aiuto dell'importo di 3 490 000 EUR in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato. Sulla base della valutazione di detto aiuto, la Commissione conclude che l'aiuto, a titolo di aiuto alla ristrutturazione della CMR, è incompatibile con il mercato comune in quanto non soddisfa le condizioni previste dal regolamento sulla costruzione navale né dagli orientamenti sulla ristrutturazione. Tuttavia la Commissione ritiene che l'aiuto in questione sia parzialmente compatibile con il mercato comune a titolo di aiuto regionale all'investimento ai sensi dell'articolo 7 del regolamento sulla costruzione navale e a titolo di aiuto alla formazione ai sensi del regolamento sugli aiuti alla formazione. La differenza tra l'importo già versato (3 490 000 EUR) e l'importo compatibile (75 737 EUR + 102 400 EUR = 178 137 EUR), ossia 3 311 863 EUR, deve essere recuperata,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Dell'aiuto di 3 490 000 EUR accordato dalla Francia alla Compagnie Marseille Réparation (CMR):

- a) 75 737 EUR sono compatibili con il mercato comune a titolo di aiuto regionale all'investimento in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera e) del trattato;
- b) 102 400 EUR sono compatibili con il mercato comune a titolo di aiuto alla formazione in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato;
- c) 3 311 863 EUR sono incompatibili con il mercato comune.

Articolo 2

1. La Francia adotta tutti i provvedimenti necessari per recuperare presso la CMR l'aiuto di cui all'articolo 1, lettera c), già posto illegalmente a sua disposizione. Tale aiuto ammonta a 3 311 863 EUR.
2. Il recupero viene eseguito senza indugio secondo le procedure del diritto nazionale sempreché queste consentano l'esecuzione immediata ed effettiva della decisione.
3. Le somme da recuperare comprendono gli interessi che decorrono dalla data in cui l'aiuto è divenuto disponibile per la CMR fino alla data del loro effettivo recupero.
4. Gli interessi sono calcolati conformemente alle disposizioni del cap. V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione⁽²¹⁾. Il tasso d'interesse è applicato secondo il regime dell'interesse composto per l'intero periodo di cui al paragrafo 3.
5. La Francia pone fine alle misure di aiuto e annulla i versamenti ancora da effettuare a decorrere dalla data della presente decisione.

⁽²¹⁾ GU C 140 del 30.4.2004, pag. 1.

Articolo 3

Entro due mesi dalla data della notificazione della presente decisione, la Francia informa la Commissione dei provvedimenti previsti e già adottati per conformarvisi. La Francia comunica tali informazioni mediante il formulario di cui all'allegato.

Articolo 4

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 22 settembre 2004.

Per la Commissione
Mario MONTI
Membro della Commissione

ALLEGATO

Informazioni relative all'esecuzione della decisione della Commissione ...1. *Calcolo dell'importo da recuperare*

1.1. Fornire dettagli circa gli importi di aiuto di Stato illegalmente posti a disposizione del beneficiario:

Data ⁽¹⁾	Importo dell'aiuto ⁽²⁾	Valuta	Identità del beneficiario

⁽¹⁾ Data in cui l'aiuto (o le quote di aiuto) è (sono) stato(e) posto(e) a disposizione del beneficiario (si prega di utilizzare righe diverse qualora l'aiuto comprenda varie rate e rimborsi).

⁽²⁾ Importo di aiuto posto a disposizione del beneficiario (in equivalente sovvenzione lordo).

Osservazioni

1.2. Spiegare dettagliatamente come saranno calcolati gli interessi applicabili all'aiuto da recuperare.

2. *Provvedimenti previsti e adottati per il recupero dell'aiuto*

2.1. Descrivere dettagliatamente i provvedimenti previsti e già adottati per il recupero immediato ed effettivo dell'aiuto. Indicare altresì, se del caso, la base giuridica dei provvedimenti adottati o previsti.

2.2. Indicare la data di rimborso completo dell'aiuto.

3. *Rimborsi già effettuati*

3.1. Specificare gli importi di aiuto recuperati presso il beneficiario:

Data ⁽¹⁾	Importo di aiuto rimborsato	Valuta	Identità del beneficiario

⁽¹⁾ Data di rimborso dell'aiuto.

3.2. Allegare prove del rimborso degli importi di aiuto specificati nel riquadro di cui al punto 3.1.
