

II

(Atti non legislativi)

DECISIONI

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 24 ottobre 2011

concernente l'Aiuto di Stato SA.32600 (2011/C) — Francia — Aiuto alla ristrutturazione di SeaFrance SA da parte di SNCF*[notificata con il numero C(2011) 7808]*

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/397/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

Commissione ha chiesto informazioni integrative che le autorità francesi hanno fornito il 4 maggio 2011.

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (di seguito «TFUE»), in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

(3) Il 6 aprile 2011 un concorrente di SeaFrance, P&O Ferries (di seguito «P&O»), ha depositato una denuncia alla Commissione contro l'aiuto alla ristrutturazione.

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

(4) Con lettera del 22 giugno 2011, la Commissione ha notificato alla Repubblica francese la decisione di avviare il procedimento (di seguito «la decisione di avvio del procedimento») di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE.

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente a detti articoli ⁽¹⁾,

(5) La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sugli aiuti in questione ⁽²⁾ e ha ricevuto le osservazioni descritte nel dettaglio nella sezione V.

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

1.1. Contesto procedurale generale

(1) Con decisione del 18 agosto 2010 ⁽²⁾, la Commissione ha approvato un aiuto al salvataggio (di seguito «l'aiuto al salvataggio») a favore di SeaFrance SA (di seguito «SeaFrance»), cui la Francia ha successivamente dato esecuzione. L'aiuto consisteva in un prestito per un importo massimo di [40-70] milioni di EUR concesso da SNCF (Ferrovie di Stato francesi) a SeaFrance.

(2) Il 18 febbraio 2011 le autorità francesi hanno notificato un aiuto alla ristrutturazione (di seguito «l'aiuto alla ristrutturazione») a favore di SeaFrance per un importo pari a 223 milioni di EUR, accompagnato da un piano di ristrutturazione. Con lettera del 29 marzo 2011, la

(6) Le autorità francesi hanno formulato osservazioni il 14 luglio 2011 in risposta alla decisione di avvio del procedimento, il 22 luglio 2011 in seguito alla denuncia presentata da P&O e il 19 agosto 2011 in risposta alle osservazioni dei terzi interessati sulla decisione di avvio del procedimento.

(7) Il 12 settembre 2011 le autorità francesi hanno comunicato un piano di ristrutturazione modificato.

(8) Il 3 ottobre 2011 le autorità francesi hanno nuovamente modificato il piano di ristrutturazione (di seguito «il piano di ristrutturazione modificato»).

⁽¹⁾ GU C 208 del 14.7.2011, pag. 8.

⁽²⁾ GU C 102 del 2.4.2011, pag. 2.

⁽³⁾ Cfr. la nota 1.

- (9) La Commissione e le autorità francesi si sono incontrate [...]. Nel corso dell'intero procedimento vi sono state numerose telefonate ⁽⁴⁾ e scambi di e-mail. Il 18 ottobre 2011 le autorità francesi hanno inviato una lettera alla Commissione, riassumendo le argomentazioni avanzate nelle precedenti occasioni.

1.2. Contesto procedurale nazionale

- (10) Nel quadro del procedimento di amministrazione controllata di SeaFrance avviato il 30 giugno 2010, è attesa per il 25 ottobre 2011 la pronuncia definitiva del tribunale commerciale di Parigi in merito alla messa in liquidazione di SeaFrance oppure al proseguimento dell'attività ⁽⁵⁾.
- (11) Peraltro, dopo l'avvio del procedimento di amministrazione controllata, si sono autorizzati terzi a presentare offerte al curatore fallimentare intese a mantenere l'attività mediante una cessione totale o parziale dell'impresa. Secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, sono state presentate tre offerte di acquisto: una congiunta del gruppo francese Louis Dreyfus Armateurs e dell'impresa danese DFDS A/S (di seguito «DFDS») (indicati congiuntamente nel prosieguo «DFDS-LDA»), una del sindacato Confédération française démocratique du travail (di seguito «CFDT») e una di Snc Being Bang Immaterial (di seguito «Being Bang»).
- (12) DFDS-LDA ha presentato un'offerta parziale di acquisizione degli attivi e dell'organico di SeaFrance per l'importo simbolico di tre euro ⁽⁶⁾. Ha trasmesso copia dell'offerta alla Commissione a titolo informativo. Ai sensi di tale offerta, DFDS-LDA manterrebbe solo 460 dipendenti (ossia 200 in meno rispetto alla proposta avanzata nel piano di ristrutturazione modificato) e conserverebbe la nave merci Nord-Pas-de-Calais (oltre ai traghetti misti Berlioz e Rodin), ma non il traghetto Molière (mentre il piano di ristrutturazione modificato propone la vendita della nave merci Nord-Pas-de-Calais e non prevede l'abbandono del traghetto Molière, ma al contrario il suo riscatto anticipato).
- (13) Secondo gli organi di stampa, CFDT ha depositato un'offerta di acquisto dell'impresa presso il tribunale commerciale di Parigi il 24 agosto scorso. CFDT intenderebbe mantenere la totalità degli attuali 1 100 dipendenti. A tal fine, prevede di acquistare le navi di SeaFrance al prezzo simbolico di un euro e di non assumere il passivo dell'impresa. CFDT prevede di ottenere un mutuo ipotecario pari a un minimo di 50 milioni di EUR presso gli istituti di credito e di chiedere inoltre agli enti territoriali un credito aggiuntivo pari a 80 milioni di EUR per essere in condizione di far fronte a una nuova eventuale crisi.
- (14) Sempre secondo la stampa, anche Being Bang ha depositato un'offerta di acquisto di SeaFrance di cui la Com-

missione non conosce le modalità. Being Bang ha comunicato alla Commissione, a titolo informativo, un'offerta di acquisto di SeaFrance. La Commissione ha ricevuto tale documento oltre il termine entro il quale le parti interessate potevano presentare osservazioni, ossia entro 15 giorni a decorrere dalla data di pubblicazione della decisione di avvio del procedimento. Conformemente alla giurisprudenza, la Commissione non lo ha quindi trasmesso alle autorità francesi e non ne terrà conto ai fini della presente decisione ⁽⁷⁾.

- (15) Nessuna delle offerte di cui ai considerando da (10) a (13) è stata trasmessa alla Commissione dalla Francia. Pertanto non sono prese in considerazione nella presente decisione.

1.3. Oggetto della presente decisione

- (16) La presente decisione verte unicamente sull'aumento di capitale che la Francia ha notificato in relazione a SeaFrance, su due prestiti, rispettivamente di 99,8 e [40-70] milioni di EUR, previsti a favore di Sea France, nonché sull'aiuto al salvataggio che la Commissione ha approvato il 18 agosto 2010.
- (17) La presente decisione non concerne né la proroga dell'accordo di tesoreria concessa da SNCF a SeaFrance (SA.31331 - 2011/NN), né il finanziamento concesso a SeaFrance da SNCF ai fini dell'esercizio dell'opzione di acquisto sulla nave SeaFrance Berlioz (SA.31252 - 2010/NN). La Commissione aveva altresì avviato il procedimento previsto all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, in merito a queste due misure il 22 giugno 2011.
- (18) In considerazione dell'urgenza insita nel procedimento di amministrazione controllata (la pronuncia del tribunale commerciale di Parigi è attesa per il 25 ottobre 2011), la presente decisione riguarda soltanto l'aiuto alla ristrutturazione che, secondo il piano di ristrutturazione modificato, consiste in una ricapitalizzazione e due prestiti, nonché l'aiuto al salvataggio autorizzato per un periodo limitato. Il procedimento d'indagine resta quindi aperto per quanto concerne l'accordo di tesoreria (SA.31331 - 2011/NN) e il finanziamento Berlioz (SA.31252 - 2010/NN).

II. DESCRIZIONE DEL BENEFICIARIO

- (19) SeaFrance è una società per azioni di diritto francese, detenuta al 100 % da SNCF Participations SA, anch'essa società per azioni di diritto francese, che gestisce le partecipazioni del gruppo SNCF, a sua volta detenuta al 100 % dall'ente pubblico economico «Société nationale des chemins de fer français» (Ferrovie di Stato francesi, di seguito «SNCF»).

⁽⁴⁾ [...].

⁽⁵⁾ Articolo L. 622-1, primo comma, del codice di commercio.

⁽⁶⁾ Un euro per gli attivi materiali (l'attività, le navi, le bande orarie – slot – ...), un euro per gli attivi immateriali (i sistemi informatici...) e un euro per le scorte.

⁽⁷⁾ Sentenza 9 settembre 2009, *Diputación Foral de Álava e Gobierno Vasco contro Commissione delle Comunità europee*, cause da T-227/01 a T-229/01, T-265/01, T-266/01 e T-270/01, Racc. pag. II-3029, punti 259-272.

- (20) SeaFrance offre servizi di trasporto marittimo (merci e passeggeri). È presente esclusivamente sulla rotta Calais-Dover. Le quote di mercato detenute su tale rotta sono così suddivise:

	2007	2010
Passeggeri (*)	3 720	2 920
Merci (**)	770 550	550 884

(*) in migliaia di passeggeri
(**) in migliaia di unità di carico

- (21) Al momento della notifica del piano di ristrutturazione iniziale nel febbraio 2011, la flotta di SeaFrance era composta dalle seguenti navi:

- tre navi di tipo traghetto misto (o «ro-pax», dall'inglese «roll-on-roll-off-passenger-ship») che possono trasportare passeggeri e merci: la Rodin, la Molière e la Berlioz;
- una nave adibita esclusivamente al trasporto merci: la Nord Pas-de-Calais;
- due navi non utilizzate, in attesa di cessione, la Cézanne e la Renoir (queste navi sono state cedute nel luglio 2011).

- (22) Nel mese di dicembre 2009 il personale fisso di SeaFrance era costituito da 1 550 dipendenti.

- (23) SeaFrance effettua un servizio di trasporto merci (trasporto di autocarri) e passeggeri (pedoni fino a fine 2008, automobili, roulotte, motociclette e pullman) e offre anche altri servizi come le vendite a bordo⁽⁸⁾ e servizi di cambio.

III. DESCRIZIONE DELLE MISURE DI AIUTO

- (24) In virtù del piano di ristrutturazione quale notificato inizialmente nel febbraio 2011 (di seguito «il piano di ristrutturazione iniziale»), l'aiuto alla ristrutturazione doveva consistere in un aumento di capitale di SeaFrance pari a 223 milioni di EUR, che avrebbe sottoscritto l'azionista unico, la società SNCF Participations SA.

- (25) Il piano di ristrutturazione iniziale si basava essenzialmente su:

- una riduzione della capacità da 6 a 4 navi;
- una riconfigurazione dell'offerta di servizi di linea che, rispetto alla configurazione iniziale, comporterebbe un calo del 29,4 % del numero di traversate previsto annualmente;

⁽⁸⁾ Servizi di ristorazione, vendite per asporto soprattutto di alcolici, tabacchi e profumi.

— la soppressione di 725 posti di lavoro (in equivalenti tempo pieno), vale a dire quasi la metà dell'organico al dicembre 2009 al fine di ripristinare al 26 % nel 2013 il rapporto tra costi del personale e volume d'affari.

- (26) Il piano prevedeva anche un accrescimento degli sforzi di produttività per quanto concerne l'attività di vendite a bordo in funzione del numero di passeggeri, un cambio della gamma di ristorazione, una ridefinizione dell'offerta «Croisière Bleu marine», una revisione della gestione degli spazi adibiti allo stazionamento dei mezzi, l'abbandono del traffico dei singoli pedoni (attuato da fine 2008) e l'eliminazione delle attività di operatore turistico con destinazione unica. La ristrutturazione si completava poi con la riduzione degli oneri esterni: la creazione di una direzione degli acquisti per razionalizzare le procedure di acquisto e il miglioramento del controllo interno (con il lancio di un progetto di gestione informatizzata della manutenzione, il controllo centralizzato delle scorte a terra e a bordo, l'indizione sistematica di gare tra cantieri europei per l'assegnazione degli appalti relativi agli scali tecnici delle navi, la diminuzione delle spese pubblicitarie).

- (27) In virtù del piano di ristrutturazione comunicato il 12 settembre 2011, l'aumento di capitale di SeaFrance sottoscritto da SNCF doveva ammontare solamente a 166,3 milioni di EUR.

- (28) Questo aumento di capitale doveva essere completato da due prestiti, rispettivamente di 99,8 e [40-70] milioni di EUR: il primo era destinato a finanziare la ristrutturazione propriamente detta di SeaFrance e il secondo a sostituire il prestito passivo esistente per la nave Molière al fine di anticipare l'esercizio dell'opzione di acquisto di tale nave (dall'inizio dell'anno [...] anziché dalla fine dell'anno [...]). L'esercizio anticipato di questa opzione doveva permettere a SeaFrance di acquisire, a partire dalla fine dell'anno [...], la piena proprietà di una nave stimata in [...] milioni di EUR.

- (29) Questi due prestiti dovevano essere concessi a un tasso del 6,05 % per una durata di 12 anni con importi costanti di capitale rimborsato.

- (30) Le autorità francesi giustificavano il tasso del 6,05 %:

1) con l'applicazione della comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione⁽⁹⁾ (di seguito «la comunicazione sui tassi di riferimento»), tenendo conto di un livello elevato di garanzie per una categoria di rating CCC, ossia di un differenziale pari a 400 punti base;

2) con l'applicazione da parte di SNCF, su loro richiesta, di un metodo presentato come «classico»⁽¹⁰⁾ che portava a un tasso compreso tra il [6,00-6,15] % e il [6,00-6,15] %⁽¹¹⁾, fondato sui seguenti elementi:

⁽⁹⁾ GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

⁽¹⁰⁾ L'applicazione di questo metodo è presentata nell'allegato 5 delle osservazioni delle autorità francesi del 12 settembre 2011 che modificano il piano di ristrutturazione iniziale.

⁽¹¹⁾ Euribor a 12 mesi + differenziale + spese di gestione = 2,18 % + [0-5] % + (tra [0,00 -0,20] % e [0,10 - 0,20] %)

- il tasso di riferimento costituito dall'Euribor a 12 mesi (pari al 2,18 % al 1° agosto 2011);
 - un *rating* di SeaFrance assegnato da SNCF a livello di BB-, sulla base di proiezioni finanziarie per il periodo 2011-2019 costituite da 6 indici, ossia «leverage»⁽¹²⁾, «gearing»⁽¹³⁾, «equity ratio»⁽¹⁴⁾, «interest coverage»⁽¹⁵⁾, «liquidity»⁽¹⁶⁾ e «profitability»⁽¹⁷⁾, con merito di credito compreso tra [0-5/20] e [15-20/20];
 - il calcolo di un margine (nel caso di specie [0-5]%) derivante dalla combinazione del *rating* BB- e di un tasso di perdita in caso di inadempienza (o «Loss Given Default») compreso tra il [30-40] % e il [40-50] %.
- (31) Oltre alle misure già annunciate nel piano di ristrutturazione iniziale e ai due prestiti menzionati, nel piano di ristrutturazione comunicato il 12 settembre 2011 sono state proposte altre misure, in particolare:
- la cessione di un'altra nave, la nave merci Nord Pas-de-Calais, oltre alla Cézanne e alla Renoir cedute nel luglio 2011 secondo il piano di ristrutturazione iniziale;
 - una riduzione dell'organico complessivo di 922 unità (delle 1 550 presenti al dicembre 2009, cioè una flessione pari a -60 %) tale da ricondurre il rapporto tra massa salariale/fatturato al [20-25] % nel 2013 e al [20-25] % nel 2019;
 - un calo del numero di traversate annue di 5 830 unità (cioè una soppressione aggiuntiva di 2 352 traversate rispetto al piano di ristrutturazione iniziale), determinando una diminuzione del 37,6 % rispetto alle traversate offerte nel 2007;
 - un risparmio di [1-5] milioni di EUR (soppressione di due agenzie di SeaFrance con sede a Calais e a Parigi, soppressione dei call center presenti in Belgio e Germania, diminuzione delle spese di marketing, trasferimento di tutti i servizi a Calais entro la fine del 2013, soppressione della certificazione di qualità della nave merci Nord Pas-de-Calais e introduzione di un controllo automatizzato dell'imbarco).
- (32) Il periodo di ristrutturazione definito nel piano di ristrutturazione modificato dura 5 anni, dal 2011 al 2015, mentre quello previsto nel piano di ristrutturazione iniziale si estendeva fino al 2019.
- (33) In virtù del piano di ristrutturazione modificato, le condizioni fissate per i due prestiti concessi da SNCF sono ormai le seguenti:
- i prestiti sono erogati a un tasso fisso all'8,55 %⁽¹⁸⁾; la Francia giustifica questo tasso riferendosi alla comunicazione sui tassi di riferimento, tenendo conto di un livello normale di garanzie per una categoria di *rating* CCC. Di conseguenza, il livello di margine è fissato a 650 punti base;
 - la durata dei prestiti è di 12 anni; l'importo di 99,7 milioni di EUR può essere ritirato in 4 tranches⁽¹⁹⁾ e quello di [40-70] milioni di EUR in una volta;
 - ciascun ritiro deve essere rimborsato con rate annuali costanti fino al rimborso integrale alla fine del 2023.
- Le altre misure proposte nel piano di ristrutturazione comunicato il 12 settembre 2011 (cfr. il punto 31) sono state riprese nel piano di ristrutturazione modificato.
- (34) Il fabbisogno finanziario previsionale necessario alla realizzazione del piano di ristrutturazione modificato è il seguente:
- il rimborso della linea di credito concessa da SNCF a SeaFrance ([40-70] milioni di EUR);
 - il rimborso dell'accordo di tesoreria concluso tra SNCF e SeaFrance ([40-70] milioni di EUR);
 - i flussi di gestione futuri fino al 2017, esclusi il piano di salvaguardia dell'occupazione (di seguito «il PSE»), gli investimenti e i prestiti passivi in essere ([...] milioni di EUR);
 - la copertura dei costi del PSE ([...] milioni di EUR);
 - gli esborsi connessi ai prestiti passivi, tra cui quelli per la Rodin, la Berlioz e la Molière ([...] milioni di EUR);
 - gli esborsi connessi agli investimenti, ossia prevalentemente gli «scrubber» ([...] milioni di EUR);
 - il fabbisogno in corso d'anno per il capitale di esercizio o in relazione al rischio di impresa ([...] milioni di EUR).

⁽¹²⁾ Corrisponde al rapporto «debiti finanziari lordi/EBITDA». Il concetto di EBITDA («Earning Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation») può essere assimilato a quello di risultato lordo di gestione.

⁽¹³⁾ Rapporto «debiti finanziari lordi/fondi propri».

⁽¹⁴⁾ Rapporto «fondi propri/attivo totale».

⁽¹⁵⁾ Rapporto «EBITDA/oneri finanziari netti».

⁽¹⁶⁾ Rapporto «flusso di cassa netto x360/fatturato».

⁽¹⁷⁾ Rapporto «EBITDA/fatturato».

⁽¹⁸⁾ Le garanzie consistono, per il prestito di 99,7 milioni di EUR, in un'ipoteca di primo grado sulla Rodin (secondo le autorità francesi, valore di mercato pari a [...] milioni di EUR, non impegnata) e in un'ipoteca di secondo grado sulla Berlioz (secondo le autorità francesi, valore di mercato pari a [...] milioni di EUR, [...]) nonché, per il prestito di [40-70] milioni di EUR, in un'ipoteca sulla nave Molière (secondo le autorità francesi, valore di mercato stimato in [...] milioni di EUR).

⁽¹⁹⁾ [...]

- (35) Il fabbisogno finanziario previsionale necessario alla realizzazione del piano di ristrutturazione modificato ammonta a un totale di [...] milioni di EUR (esclusi i proventi da cessioni):

(in milioni di euro)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totale
Rimborso crediti a breve termine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flussi di gestione futuri (con decorrenza dal dicembre 2011)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
PSE residuo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Esborsi connessi ai prestiti passivi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Esborsi connessi agli investimenti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fabbisogno in corso d'anno per il capitale di esercizio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fabbisogno finanziario totale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

IV. MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

- (36) La Commissione ha concluso che la misura notificata costituiva un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e ha avviato un'indagine approfondita poiché nutriva dubbi in merito alle prospettive di ripristino della redditività nel lungo termine dell'impresa nel quadro del piano di ristrutturazione e all'entità del contributo proprio. La Commissione si chiedeva anche se le misure proposte fossero sufficienti a limitare le distorsioni sulla concorrenza indotte dall'aiuto.

V. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

5.1. Osservazioni delle parti interessate contrarie all'aiuto alla ristrutturazione

5.1.1. Denuncia e osservazioni di P&O

- (37) Il 29 luglio 2011 P&O ha trasmesso osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento, a completamento della denuncia presentata.
- (38) Le argomentazioni avanzate nella denuncia e nelle osservazioni di P&O sono le seguenti:

5.1.1.1 Sulle difficoltà di SeaFrance

- (39) Secondo P&O, la quota detenuta da SeaFrance nel mercato interessato ⁽²⁰⁾ sarebbe passata dal 21 % del 2006 al 17 % nel 2010 e il tasso di riempimento dell'impresa si sarebbe portato dal 63 % del 2008 al 56 % e al 58 % rispettivamente nel 2009 e nel 2010, ossia su un livello non sostenibile.
- (40) P&O sostiene che, da molti anni, le perdite di SeaFrance superano ampiamente i profitti (120 milioni di EUR di perdite nette sul periodo), il che significa che per molto tempo SeaFrance non potrà offrire ai rispettivi azionisti/investitori un rendimento sugli investimenti effettuati.

Anno	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Utili/perdite di Sea-France (*)	- 16,8	- 1,7	- 2,8	2,6	- 3,5	3,4	14,8	- 2,4	- 3,0	- 19,0	7,9	7,27	- 13,6	- 57,7	- 36,0

(*) in milioni di euro.

Fonte: osservazioni di P&O.

⁽²⁰⁾ Secondo P&O, il mercato interessato sarebbe quello della traversata marittima breve (cioè tra Dover e la Francia) per passeggeri e merci («Short French Sea tourist and freight market»).

(41) Poiché la maggior parte dei traghetti di SeaFrance sono «ro-pax» (navi miste in grado di trasportare al contempo passeggeri e merci) e che l'attività «passeggeri» è contraddistinta da un'elevata stagionalità, sarebbe essenziale che SeaFrance non si privasse della clientela per i servizi di trasporto merci, alla quale va garantito il servizio tutto l'anno in maniera affidabile e costante.

(42) Stando a P&O, per quanto concerne l'attività di trasporto merci il valore di avviamento, la reputazione e la quota di mercato di SeaFrance avrebbero subito invece un peggioramento significativo dovuto soprattutto alle frequenti interruzioni del servizio (scioperi ecc.), alla consapevolezza del mercato circa le difficoltà di SeaFrance e al disarmo della nave merci Nord Pas-de-Calais (il mantenimento di una nave disarmata sarebbe molto oneroso secondo P&O, secondo la quale inoltre il disarmo delle navi Cézanne e Renoir nel porto di Dunkerque costerebbe almeno 1,09 milioni di EUR, se non addirittura 2,4 milioni di EUR).

5.1.1.2 Sulla compatibilità dell'aiuto

(43) P&O fornisce cifre volte a dimostrare che il mercato in questione è contraddistinto da una sovraccapacità strutturale nel lungo termine. Secondo il punto 8 della comunicazione della Commissione relativa agli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ⁽²¹⁾ (di seguito «gli orientamenti»), «non sarebbe giustificato tenere artificialmente in vita un'impresa in un settore in cui si registra una sovraccapacità strutturale di lungo periodo, o qualora l'impresa sopravviva solo grazie all'intervento ripetuto dello Stato».

5.1.1.3 Sulle cause delle difficoltà di SeaFrance

(44) Le cause delle difficoltà di SeaFrance sarebbero le seguenti:

- personale in esubero, stipendi troppo elevati, navi inadeguate al mercato;
- insufficiente indipendenza della dirigenza dallo Stato e dal potere sociale per gestire di fatto l'impresa in funzione del mercato;
- incapacità ad adattarsi a tre nuove componenti del mercato: i rincari del carburante, un mercato tendenzialmente in recessione e la pressione concorrenziale di Eurotunnel.

(45) Infine, secondo P&O, è rivelatore il fatto che SeaFrance, messa in vendita per un periodo di oltre tre anni, non abbia trovato acquirenti.

5.1.1.4 Sulla difficoltà di ripristinare la redditività a lungo termine

(46) Per spiegare la difficoltà di ripristinare la redditività a lungo termine di SeaFrance, P&O riprende sostanzial-

mente le argomentazioni già esposte in particolare per quanto riguarda le quote di mercato di SeaFrance, i relativi tassi di riempimento e la sua natura di impresa in difficoltà.

5.1.1.5 Sul carattere inadeguato delle misure interne di ristrutturazione

(47) L'unica misura sostanziale proposta da SeaFrance nel piano di ristrutturazione iniziale consisterebbe nella riduzione dell'organico, ma le retribuzioni resterebbero troppo elevate (con un rapporto tra costo del lavoro e fatturato pari al 26 % contro il 15 % in P&O). Anche nel caso di un'ulteriore riduzione di 200 unità, il rapporto si avvicinerebbe al 22 %.

(48) Il disarmo delle navi Manet, Cézanne e Renoir non avrebbe affatto migliorato i risultati (perdite) del 2008, 2009 e 2010 e il disarmo previsto della nave merci Nord Pas-de-Calais non apporterebbe un miglioramento significativo alla situazione di SeaFrance, soprattutto a causa del costo di mantenimento di una nave disarmata (1,8 milioni di EUR all'anno).

(49) La riduzione del numero di traversate ipotizzata da SeaFrance sarebbe ingannevole poiché sarebbe pari soltanto al 10 % e discenderebbe dal cambiamento della flotta (la sostituzione delle navi Cézanne e Renoir con la nave Molière, di maggiori dimensioni). Il disarmo della nave merci Nord Pas-de-Calais ridurrebbe la capacità soltanto di un altro 7 %.

(50) Le proposte di migliorare le vendite a bordo, i servizi di ristorazione, i subappalti e il controllo dei costi pubblicitari rientrano esclusivamente nella gestione ordinaria dell'attività, alla stregua di quella di tutti i concorrenti di SeaFrance.

(51) Nessuna delle misure proposte risponderebbe alle tre nuove componenti del mercato (recessione, prezzo del carburante, concorrenza di Eurotunnel) e alle oscillazioni del tasso di cambio.

5.1.1.6 Sulle previsioni di mercato considerate da SeaFrance

(52) P&O osserva che, secondo il piano di ristrutturazione di SeaFrance, questa prevede uno straordinario innalzamento dei propri tassi di riempimento (dal 58 % all'80 %) sulla base di un rapido aumento della domanda e/o di un importante accrescimento della quota di mercato detenuta.

(53) Le previsioni di SeaFrance, però, non corrisponderebbero affatto a quelle di P&O né all'evoluzione della quota di mercato di SeaFrance, passata dal 21 % nel 2006 al 17 % nel 2010. La qualità dell'offerta alla clientela per i servizi di trasporto merci dovrebbe risentire negativamente del disarmo della nave merci Nord Pas-de-Calais e una parte della clientela potrebbe indirizzarsi verso Eurotunnel in periodi di affluenza, poiché SeaFrance sarebbe in condizioni di sottocapacità.

⁽²¹⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

(54) Il fatto che le misure di aiuto non producano effetti prima del 2016, assicurando però la redditività a lungo termine della società soltanto a decorrere dal 2019, non sarebbe conforme al punto 35 degli orientamenti secondo il quale il piano di ristrutturazione deve essere di una durata «più limitata possibile» e «permettere di ripristinare la redditività a lungo termine dell'impresa entro un lasso di tempo ragionevole». Il ritiro della nave merci Nord Pas-de-Calais e la soppressione di altri posti di lavoro non migliorerebbero in maniera significativa la situazione di SeaFrance: l'impresa risparmierebbe 6 milioni di EUR di costo del lavoro e 7 milioni di EUR di costi connessi alle navi (per un totale di 13 milioni di EUR). P&O stima tuttavia che SeaFrance perderebbe 50 000 unità di carico, equivalenti a 5-6 milioni di EUR di entrate a tale titolo, e che il disarmo della nave merci Nord Pas-de-Calais costerebbe 1,8 milioni di EUR all'anno in assenza di rilevatorio.

5.1.1.7 Sulle misure compensative

(55) Le misure compensative devono essere in aggiunta a quelle miranti a ripristinare la redditività e dunque essere da queste distinte. L'insieme delle cosiddette misure compensative, secondo le autorità francesi e la decisione di avvio del procedimento, sono necessarie al ripristino della redditività dell'impresa. Stando a P&O, quindi, non sussiste alcuna misura compensativa.

5.1.1.8 Sul contributo proprio

(56) Secondo P&O, il ritiro della nave Manet nel 2008 e quello delle navi Cézanne e Renoir non possono essere considerati come contributo dal momento che sono avvenuti molto prima della notifica della ristrutturazione e che il valore delle navi è minimo rispetto all'ammontare totale degli aiuti di Stato, pari a 400 milioni di EUR secondo P&O. Le autorità francesi avrebbero proposto ai fini del contributo proprio soltanto la vendita della nave merci Nord Pas-de-Calais e il suo valore, stimato in 12 milioni di EUR, sarebbe trascurabile rispetto all'ammontare complessivo degli aiuti di Stato.

(57) P&O suggerisce la vendita con retrolocazione («sale and lease-back») delle navi di SeaFrance a titolo di contributo proprio.

5.1.1.9 Sulle condizioni di concessione dell'aiuto

(58) P&O suggerisce che la ristrutturazione di SeaFrance sia sottoposta, oltre a cambiamenti volti a ovviare le carenze e i problemi esposti, alle condizioni seguenti:

- la vendita con retrolocazione delle navi miste di cui SeaFrance ha la piena proprietà;
- la trasparenza dei costi concernenti le principali attività di SeaFrance (in particolare la locazione delle navi);
- durante il periodo di ristrutturazione:

- l'impegno a non vendere sottocosto;
- l'impegno a non espandere la flotta (al di là delle tre navi miste esistenti);
- l'impegno a limitare la capacità e la frequenza delle traversate dei traghetti misti;
- l'impegno di Francia/SNCF a non concedere ulteriori aiuti;
- l'impegno di France/SNCF a redigere una relazione che dimostri in maniera verificabile che SeaFrance rispetta il piano di ristrutturazione.

(59) In conclusione, P&O ha chiesto alla Commissione di non approvare l'aiuto alla ristrutturazione.

5.1.2. Osservazioni di Eurotunnel

(60) Il 29 luglio 2011 il gruppo Eurotunnel SA (di seguito «Eurotunnel») ha comunicato le sue osservazioni alla Commissione sulla decisione di avvio del procedimento.

(61) Eurotunnel esprime scetticismo in merito alla fattibilità dell'aumento dei tassi di riempimento previsti da SeaFrance. Infatti, Eurotunnel stima che lo stretto sia in sovracapacità da molti anni. La capacità del tunnel sotto la Manica è utilizzata soltanto a un livello del 57 % e i traghetti hanno investito nelle navi ad altissima capacità, incrementando così un'offerta già eccedentaria. D'altronde, Eurotunnel ritiene che la riduzione della flotta di SeaFrance da 6 a 4 navi non sia sufficiente a consentire il riequilibrio del mercato della traversata anglocontinentale. Peraltro, da gennaio a febbraio 2011, SeaFrance ha operato con solamente due navi senza che il suo traffico globale sia diminuito. I tassi di riempimento dell'80 % per il periodo 2011-2019 sono dunque irreali. Secondo le stime di Eurotunnel, SeaFrance dovrebbe registrare un aumento del 25 % del proprio traffico. Sulla base di articoli apparsi sulla stampa che riferivano: «[...] per recuperare la quota di traffico abbiamo dovuto ribassare i prezzi»⁽²²⁾, Eurotunnel accusa quindi SeaFrance di condurre da tempo una guerra dei prezzi.

(62) Infine, Eurotunnel reputa che non sia pertinente il confronto dei tassi di carico dei ro-pax e delle navette ferroviarie che percorrono il tunnel sotto la Manica poiché queste ultime non sono miste e consentono un adeguamento in tempo reale alla domanda del traffico.

(63) Quanto al calcolo del sovrapprezzo carburante, Eurotunnel sostiene che SeaFrance addebita ai clienti solo una parte dello stesso, ossia 8,11 EUR a traversata contro 11,62 EUR per P&O e 14,73 EUR per DFDS. Il mancato guadagno per SeaFrance ammonterebbe a 1,2 milioni di EUR dall'inizio del 2011.

⁽²²⁾ Nord Littoral del 9 aprile 2010 (pag. 10).

(64) Quanto alla soppressione di quasi il 50 % dei posti di lavoro, questa riduzione dell'organico va relativizzata secondo Eurotunnel poiché una parte dei dipendenti ha la possibilità di essere reintegrata in seno al gruppo SNCF e quindi eserciterà solo un debole impatto sul saldo netto per il bacino occupazionale della regione.

(65) Infine, Eurotunnel conclude che il piano di ristrutturazione, oltre a essere insufficiente, non corrisponde a investimenti accorti.

5.1.3. Osservazioni di DFDS

(66) Con lettera del 29 luglio 2011, DFDS ha comunicato le sue osservazioni alla Commissione.

(67) DFDS resta scettica sulla capacità di SeaFrance di ridiventare economicamente redditizia a lungo termine poiché le misure di ristrutturazione sono insufficienti rispetto alla situazione finanziaria attuale. DFDS teme gli effetti di queste nuove misure di aiuto sulla concorrenza nel mercato interessato.

(68) Con e-mail inviata il 23 settembre 2011, DFDS ha presentato alla Commissione osservazioni sul piano di ristrutturazione di SeaFrance.

(69) La Commissione ha ricevuto tale documento oltre il termine entro il quale le parti interessate potevano presentare osservazioni, ossia entro 15 giorni a decorrere dalla data di pubblicazione della decisione di avvio del procedimento. Inoltre, esso non apporta alcun nuovo elemento. Conformemente alla giurisprudenza, la Commissione non lo ha quindi trasmesso alle autorità francesi e non ne terrà conto ai fini della presente decisione ⁽²³⁾.

5.1.4. Osservazioni di CLdN

(70) Il 29 luglio 2011 il gruppo CLdN (di seguito «CLdN») ha comunicato le sue osservazioni alla Commissione.

(71) CLdN è una società di trasporti con sede a Lussemburgo che opera in particolare nel settore dei trasporti merci mediante navi dedicate («roll-on/roll-off» o «ro-ro») oppure ro-pax, nella Manica e nel Mare del Nord tra Belgio e Paesi Bassi, da un lato, e Regno Unito, Irlanda, Svezia e Danimarca, dall'altro.

(72) CLdN si considera un concorrente di SeaFrance che subirebbe in misura significativa le conseguenze negative delle misure attuate da SNCF a vantaggio della sua controllata SeaFrance a causa della prossimità geografica delle linee sfruttate da CLdN, cioè Ipswich-Rotterdam e Purfleet-Zeebrugge.

(73) CLdN ritiene infatti che le misure attuate avranno molto probabilmente conseguenze anticoncorrenziali sul trasporto merci non solo sulla linea Calais-Dover, ma anche

sulle linee attigue tra Regno Unito e Belgio. Ritiene che gli effetti negativi di queste misure non siano sufficientemente controbilanciati dalle misure compensative e dal contributo proprio proposto nel piano di ristrutturazione. Al contrario, queste misure manterrebbero soltanto sul mercato un'impresa in difficoltà incapace di ridurre i propri costi di base e le permetterebbero di aumentare la capacità in un mercato eccedentario.

(74) Secondo CLdN, le misure in questione ridurrebbero la redditività dei concorrenti esistenti mantenendo sul mercato capacità di trasporto che in condizioni normali sarebbero scomparse. Non sarebbe realistico prevedere che SeaFrance possa raggiungere un tasso di riempimento dell'80 %, se non utilizzando gli aiuti per ridurre in modo aggressivo i prezzi e togliendo ai concorrenti quote di mercato. Questa strategia, però, non è economicamente sostenibile a medio o lungo termine per SeaFrance e nuocerebbe ai suoi concorrenti diretti, ossia P&O ed Eurotunnel, che operano sulla medesima linea Calais-Dover, ma anche, nel lungo termine, a CLdN.

(75) Infine, CLdN mette in evidenza l'insufficienza delle riduzioni di personale contemplate nel piano di ristrutturazione (che sarebbero lontane dal permettere a SeaFrance di avvicinarsi al rapporto costi del personale/fatturato dei suoi concorrenti) e il fatto che i costi di licenziamento saranno ridotti rispetto a una ristrutturazione classica poiché molti dipendenti di SeaFrance saranno riassunti da SNCF.

(76) CLdN auspica, di conseguenza, che la Commissione europea prenda una decisione negativa.

5.2. Osservazioni delle parti interessate favorevoli all'aiuto alla ristrutturazione

5.2.1. Osservazioni di SNCF

(77) Il 29 luglio 2011 SNCF ha comunicato osservazioni alla Commissione, che corrispondono a quelle presentate dalle autorità francesi (cfr. la sezione VI).

5.2.2. Osservazioni di un operatore economico che desidera mantenere l'anonimato

(78) Il 30 luglio 2011 un operatore economico che desidera mantenere l'anonimato ha comunicato le sue osservazioni alla Commissione.

(79) Inizialmente, ricorda le principali caratteristiche del mercato della traversata anglocontinentale per concludere che l'accresciuta concorrenza tra gli armatori ed Eurotunnel, il rincaro del carburante e la volatilità dei corsi della lira sterlina hanno creato difficoltà a SeaFrance, ma mettono anche a repentaglio la redditività a lungo termine di P&O e DFDS.

(80) L'operatore in questione ritiene che le difficoltà di SeaFrance siano soprattutto strutturali (coefficiente d'impiego troppo elevato e organizzazione troppo rigida) ma che una ricapitalizzazione in concomitanza con la ristrutturazione dell'impresa nonché una flotta mantenuta a 4 navi ne possano garantire la redditività a lungo termine.

⁽²³⁾ Sentenza 9 settembre 2009, *Diputación Foral de Álava e Gobierno Vasco contro Commissione delle Comunità europee*, cause da T-227/01 a T-229/01, T-265/01, T-266/01 e T-270/01, Racc. pag. II-3029, punti 259-272.

- (81) Reputa che la scomparsa di SeaFrance comporterebbe di fatto un duopolio tra Eurotunnel e P&O. Molti vettori stradali, tuttavia, lavorano con almeno 2 armatori per garantire la flessibilità degli orari e il rendimento dei loro autocarri.
- (82) Secondo l'operatore in questione, se SeaFrance scomparisse, la capacità degli altri due armatori non sarebbe sufficiente ad assicurare il traffico nello stretto. Secondo l'operatore che desidera mantenere l'anonimato, Eurotunnel avrebbe quasi raggiunto la capacità massima e potrebbe quindi assorbire solo in piccola parte il traffico di SeaFrance. «La sovraccapacità nello stretto attualmente osservata è [...] molto relativa e non dovrebbe costituire un serio problema» poiché non appena insorge una difficoltà presso un armatore o nei porti, ciò si traduce in una congestione dei porti di Calais, Dover e Dunkerque.
- (83) Peraltro, una sola nave merci sullo stretto gestita da P&O non garantirebbe la capacità di trasporto necessaria e causerebbe una distorsione del mercato a favore di P&O, che deterrebbe in questo modo il monopolio per il trasporto di prodotti pericolosi.
- (84) Secondo l'operatore in questione, P&O è all'origine del deterioramento dei prezzi; crede alla redditività di SeaFrance per la qualità della gestione della società (qualità della collaborazione con gli agenti), della flotta moderna e atta a funzionare per almeno 10 anni e della forte motivazione del personale.

5.2.3. Osservazioni delle imprese di trasporto stradale

- (85) Con lettere del 26, 27 e 28 luglio 2011, cinque imprese di trasporto stradale e associazioni rappresentative (LKW Walter Internationale Transportorganisation AG, Youngs Transportation & Logistics Ltd, Laser Transport International Limited, Carna Transport Ltd e Road Haulage association international group) hanno trasmesso le loro osservazioni alla Commissione.
- (86) Queste cinque società e associazioni esprimono i propri timori in caso di scomparsa di SeaFrance. A loro parere, una tale evenienza comporterebbe da un lato un oligopolio sul mercato dei trasporti anglocontinentali con la conseguenza di un abbassamento della qualità dei servizi e un aumento dei prezzi e, dall'altro, il rischio che la capacità degli operatori rimanenti nel mercato non riesca a far fronte al volume di merci soprattutto in caso di impedimento di uno dei due.
- (87) Nel caso in cui SeaFrance sia indotta a privarsi della nave merci Nord Pas-de Calais, temono anche l'emergere di fatto di un monopolio di P&O per il trasporto di prodotti pericolosi che non può effettuarsi tramite il tunnel o con un traghetto misto.

5.2.4. Osservazione degli operatori turistici e delle agenzie di viaggio

- (88) Numerose agenzie di viaggio e operatori turistici hanno espresso i loro timori in merito a un'eventuale scomparsa di SeaFrance (cfr. l'elenco nella tabella riportata nel presente considerando):

Data delle osservazioni	Denominazioni delle parti interessate
26.7.2011	4 osservazioni distinte: 1) R&T Tours; 2) Sports Tours Ltd; 3) TM Ski&Travel Ltd; 4) International Sport & Leisure
27.7.2011	5 osservazioni distinte: 1) Broadway Tours; 2) Gemini Travel; 3) De Vere Travel Group; 4) Adaptable Travel; 5) Gower Tours Ltd
28.7.2011	2 osservazioni distinte: Angling Lines Ltd; Acorn Ventures Ltd
29.7.2011	Bartletts Battlefield Journeys Ltd

- (89) A loro parere, la scomparsa di SeaFrance comporterebbe da un lato la creazione di un oligopolio sul mercato dei trasporti anglocontinentali con la conseguenza di un abbassamento della qualità dei servizi e un aumento dei prezzi e, dall'altro, il rischio che la capacità degli operatori rimanenti nel mercato non riesca a far fronte al volume di passeggeri, soprattutto in caso di impedimento di uno dei due.

5.2.5. Osservazioni della camera di commercio e dell'industria della Côte d'Opale

- (90) Con lettera del 29 luglio 2011, la camera di commercio e dell'industria della Côte d'Opale (di seguito «CCI») ha comunicato le sue osservazioni alla Commissione. La CCI precisa di essere un ente pubblico incaricato di contribuire allo sviluppo economico, all'attrattiva e al sostegno delle imprese nella regione Nord-Pas-de-Calais. La CCI è altresì concessionaria del porto di Calais e, in quanto tale, gestisce tale infrastruttura.
- (91) Innanzitutto, la CCI ricorda il ruolo centrale svolto da SeaFrance nello sviluppo del porto di Calais. A fine 2008 SeaFrance contava 1 600 dipendenti, per la maggior parte residenti nella regione Nord-Pas-de-Calais. SeaFrance contribuisce anche alle entrate percepite dal porto di Calais per i servizi resi alle navi e alle merci. Nel 2008 era altresì il primo acquirente di prodotti/servizi non portuali, determinando un volume annuale di forniture, servizi, materiali di consumo, riparazioni, manutenzione pari a 130 milioni di EUR, di cui il 36 % circa nella regione Nord-Pas-de-Calais. La CCI aggiunge che il porto di Calais svolge un ruolo preponderante nello sviluppo economico del Pas-de-Calais.

(92) Secondo la CCI, la scomparsa di SeaFrance inciderebbe in maniera significativa sullo sviluppo del porto di Calais a causa della soppressione dei posti di lavoro e dei profitti diretti e indiretti generati dalla società. La regione Nord-Pas-de-Calais ha altresì avallato la realizzazione del progetto «Porto 2015» che prevede l'ampliamento del porto, la costruzione di un nuovo bacino e il miglioramento delle strutture esistenti. Tale progetto si basa su previsioni di attività che rischiano pesanti conseguenze in caso di scomparsa di SeaFrance.

(93) Peraltro, la CCI teme l'emergere di un duopolio Eurotunnel-P&O con un impatto negativo su prezzi e servizi, se SeaFrance dovesse scomparire.

(94) La CCI conclude che il mantenimento di SeaFrance in attività è necessario nel contesto concorrenziale attuale, tanto più che le previsioni di traffico sono al rialzo soprattutto per il trasporto merci.

5.2.6. Osservazioni del sindacato CFDT

(95) Con lettera del 29 luglio 2011, Syndicat Maritime Nord (in seguito «SMN»), che fa parte di CFDT, ha comunicato le sue osservazioni alla Commissione.

(96) SMN sottolinea inizialmente che, dalla sua costituzione nel 1996, SeaFrance non è mai stata oggetto di ricapitalizzazioni da parte dell'azionista unico, SNCF. SeaFrance ha dunque dovuto sostenere il rinnovo della flotta con fondi propri, circostanza che ha inciso notevolmente sulla tesoreria dell'impresa.

(97) SMN ricorda altresì le disparità esistenti tra la legislazione sociale britannica e quella francese (orari di lavoro più lunghi nel Regno Unito non interamente compensati da equipaggi meno numerosi in Francia). In quanto al rapporto tra costi del personale e fatturato, SMN insiste sul fatto che SeaFrance non è propensa a praticare una politica di prezzi bassi e che compensa questa circostanza con la qualità dei servizi offerti. Ricorda anche che, in

considerazione delle quote di mercato di SeaFrance di gran lunga inferiori a quelle dei leader del mercato, nel settore merci quanto in quello del trasporto passeggeri, SeaFrance ha scarsa influenza sui livelli delle tariffe.

(98) SMN stima che le ripercussioni negative del ribasso della lira sterlina continuino ad attenuarsi poiché le spese, in particolare quelle tecniche, sono molto spesso sostenute in tale valuta.

(99) SMN ritiene che SeaFrance abbia già ridotto notevolmente il numero di traversate e la capacità di trasporto dal 2009 (-30 % in termini di frequenza e -25 % in termini di volume) e che con le 4 navi attualmente in funzione, SeaFrance abbia raggiunto le dimensioni minime che le permettono una frequenza di rotazione sufficiente per rimanere credibile.

(100) SMN ricorda infine che i dipendenti di SeaFrance non comprenderebbero il fatto che la Commissione non tenga in considerazione le conseguenze delle ristrutturazioni successive realizzate, sia sul piano delle condizioni di lavoro sia su quello dell'occupazione presso SeaFrance, nonché nel bacino occupazionale di Calais che è uno dei più sofferenti in Francia.

VI. OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA

6.1 Osservazioni in merito ai motivi delle difficoltà di SeaFrance in generale

(101) Quanto alle difficoltà di SeaFrance, le autorità francesi indicano che gli elementi comunicati da P&O sono prevalentemente errati e che, contrariamente ai risultati di SeaFrance come presentati da P&O (in cui figurano inesattezze per gli anni 2002, 2004, 2005 e 2006, cfr. il punto 39), le perdite cumulate da SeaFrance tra il 1996 e il 2010 ammontano a -151,4 milioni di EUR e non a -169 milioni di EUR. Le autorità francesi hanno trasmesso la tabella seguente, a rettifica delle inesattezze riportate in quella redatta da P&O nella denuncia:

Anno	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Utili/perdite di SeaFrance (*)	- 16,8	- 1,7	- 2,8	2,6	- 3,5	3,4	26,2	- 2,4	4,9	- 9,3	7,9	15,4	- 20,9	- 57,7	- 36,2

(*) in milioni di euro

(102) Le autorità francesi confutano i motivi delle difficoltà di SeaFrance avanzati da P&O, ossia che il valore di avviamento, la reputazione e la quota di mercato di SeaFrance in relazione al trasporto merci avrebbero subito un peggioramento significativo dovuto soprattutto alle frequenti interruzioni del servizio e alla consapevolezza del mercato circa i problemi di SeaFrance (cfr. il considerando (41)). Le contrappongono le osservazioni dei clienti di SeaFrance che mettono in risalto la qualità dei servizi forniti dalla società e i progressi compiuti nel corso degli ultimi anni ai fini del miglioramento della qualità degli stessi (cfr. i punti 85-89).

(103) In risposta all'argomentazione dei concorrenti di SeaFrance, secondo cui l'organico dell'impresa sarebbe sovradimensionato, le autorità francesi ricordano che SeaFrance ha intrapreso un'importante riduzione del personale, in seguito alla quale sono stati soppressi quasi 725 posti di lavoro: questa drastica misura dovrebbe consentire di ripristinare al 26 % nel 2013 il rapporto tra costi del personale e volume d'affari. Tale rapporto sarebbe leggermente più elevato di quelli ottenuti da Eurotunnel e Irish Ferries. Le attività di SeaFrance, tuttavia, differiscono in maniera piuttosto sensibile nel loro svolgimento rispetto a quelle del gestore del tunnel sotto la Manica, il cui

rapporto si colloca al 22,5 % nel 2010 e non è auspicabile, nel contesto del settore marittimo francese, che SeaFrance riesca a conseguire un rapporto così basso quanto Irish Ferries, le cui navi batterebbero bandiera cipriota. Le autorità francesi ritengono che, considerato lo sforzo considerevole compiuto da SeaFrance in materia di soppressione di posti di lavoro, il rapporto costi del personale/volume d'affari del 26 % sia sufficiente e consenta a SeaFrance di rimanere competitiva. Precisano che il livello salariale corrisposto da SeaFrance discende dalla legislazione sociale francese che offre maggiori tutele rispetto a quella degli Stati in cui risiedono i suoi concorrenti, soprattutto quella del Regno Unito, per quanto concerne in particolare il salario minimo.

- (104) La flotta di SeaFrance, come definita nel piano di ristrutturazione, non sarebbe inadeguata. Al contrario, è stata costruita specificatamente per la rotta Calais/Dover, ad eccezione della nave Molière, che ha dovuto subire lavori di conversione per essere adattata al trasporto marittimo nel Mare del Nord. Quanto all'argomentazione di P&O secondo cui la dirigenza di SeaFrance non sarebbe sufficientemente indipendente dallo Stato e dal potere sociale per gestire efficacemente l'impresa, le autorità francesi reputano che si tratti di un'affermazione che non si fonda su alcuna presunzione di prova.

6.2 Osservazioni in merito alla situazione della concorrenza sul mercato Dover/Calais

- (105) Le autorità francesi contestano le asserzioni di P&O, Eurotunnel e CLdN in merito a una sovraccapacità strutturale del mercato. A loro parere, la sovraccapacità constatata dipende in gran parte da motivi congiunturali (in particolare, la crisi economica che ha provocato una diminuzione del traffico di merci e un apprezzamento del corso della lira). In base alle previsioni di crescita stabilite prima della crisi, alcuni operatori avrebbero aumentato le loro capacità mentre la crescita sperata non si sarebbe verificata a causa della recessione economica. Le autorità francesi rimandano alle analisi di mercato condotte dal Dover Harbour Board nel 2005 ⁽²⁴⁾ e nel 2008 ⁽²⁵⁾ in cui si indica un'espansione nel lungo termine dei volumi di merci.
- (106) La Francia ritiene che i timori espressi da taluni clienti di SeaFrance in merito all'instaurarsi di un monopolio di P&O per il trasporto di prodotti pericolosi nella tratta Calais/Dover (cfr. i considerando (82) e (86)) siano privi di fondamento. Infatti, dal momento che non sussiste alcuna regolamentazione nazionale o internazionale che proibisca il trasporto di sostanze pericolose sui traghetti, SeaFrance potrebbe prevedere di effettuare un tale trasporto in occasione delle traversate con un numero ridotto di passeggeri, come ad esempio alcune traversate notturne.

6.3 Osservazioni in merito alla compatibilità dell'aiuto alla ristrutturazione

- (107) Per quanto concerne la compatibilità delle misure notificate nel quadro del piano di ristrutturazione, le autorità

francesi hanno fornito le seguenti risposte ai dubbi espressi dalla Commissione sul ripristino della redditività nel lungo termine prospettato dal piano di ristrutturazione, sulla prevenzione di ingiustificate distorsioni della concorrenza e sul contributo proprio di SeaFrance al piano di ristrutturazione.

6.3.1 Sul ripristino della redditività nel lungo termine e sul piano di ristrutturazione

- (108) Le autorità francesi giustificano il fatto che i coefficienti di riempimento attesi negli anni a venire siano superiori a quelli constatati in passato con la realizzazione a partire dal 2006 di un nuovo sistema informativo in grado di ottimizzare e razionalizzare il riempimento delle navi in questione. A loro giudizio, questo sistema ha consentito di individuare le traversate a bassa redditività e di eliminarle dall'offerta di SeaFrance. Peraltro, le autorità francesi insistono sul fatto che tra il 2000 e il 2007, periodo esaminato dalla Commissione, l'attività operativa di SeaFrance era organizzata sotto forma di navette e questo a prescindere dall'intensità della domanda.
- (109) Le autorità francesi giustificano anche i tassi di riempimento inferiori dei concorrenti di SeaFrance con la modalità operativa scelta da questi ultimi. Così, a loro parere, P&O disponeva di una notevole quantità di navi e di un'offerta di tipo «navetta» che influivano al ribasso sul tasso di riempimento. Quanto a DFDS, la specializzazione delle sue navi ne impedirebbe l'ottimizzazione dei carichi secondo la loro redditività individuale. D'altronde, a causa della durata delle traversate, DFDS sarebbe costretta a un servizio pendolare per lunghi periodi. Infine, la notevole capacità delle sue navi avrebbe automaticamente un impatto negativo sui tassi medi di riempimento di DFDS per effetto delle traversate con scarsa domanda.
- (110) D'altronde, le autorità francesi hanno tenuto conto dei dubbi della Commissione e delle osservazioni di terzi in merito alla necessità di prendere in considerazione dei rischi (costi del carburante, deprezzamento della lira sterlina) per valutare la credibilità del piano di ristrutturazione. Sottolineano innanzitutto che la politica di copertura finanziaria sotto forma di contratti di scambio sarà ripresa da SeaFrance non appena si concluderà il procedimento di amministrazione controllata che la riguarda. Spiegano poi che la società applica un «Bunker Adjustment Factor» (di seguito «BAF») che interessa circa il 40 % dei costi incrementali dovuti all'aumento del prezzo del combustibile oltre 285 EUR/tonnellata e che, dopo il 2015, il BAF sarà integrato da un nuovo sovrapprezzo in considerazione dell'obbligo di consumare combustibile con un tenore di zolfo dello 0,1 %.

- (111) Per quanto riguarda il deprezzamento della lira sterlina, le autorità francesi precisano innanzitutto che la politica di copertura di una parte dei saldi mensili in lire sterline con vendite a termine basate sul tasso di cambio iscritto a bilancio, interrotta a causa del procedimento di amministrazione controllata, sarà nuovamente applicata non appena questo si conclude. [...]

⁽²⁴⁾ http://www.doverport.co.uk/_assets/client/images/collateral/30%20year%20master%20plan%20zoning%20report.pdf

⁽²⁵⁾ http://www.doverport.co.uk/_assets/client/images/collateral/dover_consultation_web.pdf

(112) Per quanto concerne le altre misure menzionate al punto 96 della decisione di avvio del procedimento, le autorità francesi precisano che i loro effetti non sono stati presi in considerazione nel piano aziendale poiché sono difficilmente quantificabili. Tuttavia, tali misure sarebbero in grado di generare risparmi.

(113) Infine, le autorità francesi ricordano che il rapporto costi del personale/volume d'affari dovrebbe portarsi dal [20-25]% nel 2012 al [20-25]% nel 2019, divenendo prossimo ai rapporti dei concorrenti di SeaFrance.

6.3.2 Sulla prevenzione di ingiustificate distorsioni della concorrenza

(114) Per quanto concerne la prevenzione di ingiustificate distorsioni della concorrenza, le autorità francesi desiderano ribadire che la cessione delle due navi, la Renoir e la Cézanne, ha avuto effettivamente luogo il 7 luglio 2011 al prezzo di [0-10] milioni di USD ([0-10] milioni di EUR).

6.3.3 Sul contributo proprio di SeaFrance al piano di ristrutturazione

(115) Secondo le autorità francesi, una prima parte del contributo proprio di SeaFrance al piano di ristrutturazione consiste nei proventi della vendita delle navi Renoir e Cézanne, nonché nei proventi attesi dalla cessione della nave Nord-Pas-de-Calais.

(116) Le autorità francesi ritengono inoltre che i due prestiti descritti nei considerando da (27) a (32) non contengano elementi di aiuti di Stato e che il prestito di 99,8 milioni di EUR debba essere considerato come un contributo proprio. Secondo le autorità francesi, la Commissione deve rifarsi, per valutare la presenza di un aiuto, esclusivamente alla comunicazione sui tassi di riferimento. Rilevano che la Commissione ha applicato questa comunicazione nella decisione di avvio del procedimento riguardante il prestito concesso a ČSA – Czech Airlines dall'ente pubblico Osinek ⁽²⁶⁾ e nella decisione concernente i prestiti accordati dalla banca ungherese di sviluppo a favore del produttore ungherese di fertilizzanti Péti Nitrogénművek ⁽²⁷⁾. Ritengono che, per i motivi riportati nei considerando da (27) a (32), i due prestiti non costituiscano un aiuto.

VII. VALUTAZIONE DELLE MISURE DI AIUTO

7.1. Presenza di un aiuto

(117) In virtù dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, «sono incompatibili con il mercato interno, 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».

(118) La classificazione di una misura come aiuto di Stato presuppone che siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti, cioè che: 1) la misura in questione conferisca un vantaggio; 2) tale vantaggio sia concesso mediante risorse statali; 3) tale vantaggio sia selettivo e 4) la misura in esame falsi o minacci di falsare la concorrenza e possa incidere sugli scambi tra Stati membri ⁽²⁸⁾.

(119) La presente decisione concerne tre misure di aiuto: la ricapitalizzazione e i due prestiti di cui ai punti 28-33.

7.1.1. Ricapitalizzazione di SeaFrance

(120) Nella loro notifica le autorità francesi stesse ritengono che l'aumento di capitale di cui beneficia SeaFrance costituisca un aiuto di Stato. Nella notifica, esse riconoscono che la misura di ricapitalizzazione è imputabile allo Stato e che conferisce un vantaggio selettivo solo alla società SeaFrance.

(121) Quanto alla presenza di un vantaggio, la Commissione reputa che, per i motivi esposti nella sezione 7.2.1., SeaFrance sia un'impresa in difficoltà. Data la situazione alquanto compromessa di SeaFrance e considerato il fatto che è stata sottoposta ad amministrazione controllata, la società non potrebbe far fronte alla realizzazione del piano di ristrutturazione e al fabbisogno di liquidità. In tali condizioni, un operatore privato non avrebbe apportato capitale. Inoltre, le autorità francesi non hanno neanche cercato di dimostrare che il rendimento previsto corrisponda a quello che avrebbe preteso un investitore privato. La misura costituisce quindi un vantaggio selettivo poiché solo SeaFrance ne usufruisce. È concesso mediante risorse pubbliche, dal momento che SNCF è un'impresa pubblica. È imputabile allo Stato.

(122) Quanto all'effetto sulla concorrenza e all'incidenza sugli scambi all'interno dell'Unione, è opportuno ricordare che, secondo una costante giurisprudenza, quando un'impresa opera in un settore nel quale viene esercitata un'effettiva concorrenza da parte di produttori di vari Stati membri, qualsiasi aiuto essa riceva dalle autorità pubbliche può incidere sugli scambi tra gli Stati membri e pregiudicare la concorrenza, in quanto la permanenza della stessa impresa sul mercato impedisce ai concorrenti di accrescere la loro quota di mercato. ⁽²⁹⁾

⁽²⁶⁾ Decisione del 24 febbraio 2010 nella pratica NN 1/2010 (ex CP 371/2009) – Czech Airlines a.s. – Possibili implicazioni a livello di aiuti di Stato di un prestito concesso da Osinek a.s.

⁽²⁷⁾ Decisione, del 27 ottobre 2010, relativa all'aiuto di Stato C 14/09 (ex NN 17/09) cui l'Ungheria ha dato esecuzione in favore di Péti Nitrogénművek Zrt (GU L 118 del 6.5.2011, pag. 9).

⁽²⁸⁾ Cfr., per esempio, la sentenza della Corte 10 gennaio 2006, ministero dell'Economia e delle Finanze contro Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Racc. 2006, pag. I-289, punto 129.

⁽²⁹⁾ Cfr. in particolare la sentenza della Corte 21 marzo 1991, Repubblica italiana contro Commissione delle Comunità europee, C-305/89, Racc. pag. I-1603.

- (123) A tale riguardo, il fatto che un settore economico sia liberalizzato a livello dell'Unione costituisce un elemento probante del fatto che l'aiuto può avere un effetto reale o potenziale sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri ⁽³⁰⁾.
- (124) In questo contesto, va ricordato che il regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi ⁽³¹⁾ ha liberalizzato completamente i trasporti marittimi tra Stati membri a decorrere dal 1° gennaio 1993.
- (125) Nella fattispecie, come già constatato, esiste una concorrenza modale con gli altri operatori marittimi, in un settore liberalizzato, nonché una concorrenza intermodale, in particolare con il trasporto ferroviario ⁽³²⁾.
- (126) La Commissione conclude che la misura di ricapitalizzazione potrebbe rafforzare la posizione dell'impresa rispetto ai concorrenti negli scambi tra gli Stati membri dell'Unione. La misura interessa dunque gli scambi tra gli Stati membri e rischia di provocare distorsioni della concorrenza.
- (127) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che la misura in questione costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

7.1.2. I prestiti di cui ai punti 28-33

- (128) La Francia reputa che i prestiti di cui ai punti 28-33 siano concessi a condizioni di mercato e rispettino quindi il principio dell'investitore privato in un'economia di mercato (cfr. il punto 116).
- (129) La Commissione non condivide questa analisi. Infatti, nel caso in esame, SNCF ha già concesso aiuti a SeaFrance, in particolare l'aiuto al salvataggio, e prevede di accordarne un altro, ossia la ricapitalizzazione. I prestiti perseguono la stessa finalità degli altri aiuti, vale a dire il salvataggio e la ristrutturazione di SeaFrance. Saranno erogati in un momento in cui SeaFrance è un'impresa in difficoltà e contestualmente agli aiuti alla ristrutturazione. Ciò è inconfutabile per quanto concerne il prestito di 99,7 milioni di EUR, che ha lo scopo (al pari della ricapitalizzazione) di permettere a SeaFrance di far fronte al fabbisogno di capitale circolante. Ciò vale però anche per il prestito di [40-70] milioni di EUR, che serve a rifinanziare e a riscattare prima del previsto il contratto di locazione finanziaria che riguarda la nave Molière. Infatti, il finanziamento dei mezzi di produzione, in questo caso la nave, è strettamente connesso all'attività ordinaria di SeaFrance. Con il rifinanziamento e il riscatto anticipato della locazione finanziaria, SeaFrance intende ridurre i costi operativi, il che rientra nella ristrutturazione dell'impresa. Di conseguenza, anche il prestito di [40-70] mi-

lioni di EUR s'iscrive in una logica di ristrutturazione di SeaFrance.

- (130) Nella sentenza *BP Chemicals*, il Tribunale ha chiarito che in una tale situazione, occorre analizzare i prestiti, nell'ottica degli aiuti di Stato, non in maniera isolata, ma unitamente alle altre misure ⁽³³⁾.
- (131) Secondo la sentenza del Tribunale, è vero che il solo fatto che un'impresa pubblica abbia già effettuato apporti di capitale classificati come «aiuti» a favore della società controllata non esclude, in linea di principio, la possibilità che un'ulteriore misura possa essere classificata come operazione che soddisfa il criterio dell'investitore privato in un'economia di mercato. Tuttavia, il Tribunale ritiene che, in un caso che concerneva tre apporti di capitale effettuati dallo stesso investitore durante un periodo di due anni di cui i primi due non sono stati di alcuna redditività, competeva alla Commissione verificare se il terzo potesse essere ragionevolmente dissociato dai primi due e considerato, ai fini del criterio dell'investitore privato, come un investimento autonomo.
- (132) Il Tribunale ritiene che tra gli elementi pertinenti per valutare se l'ulteriore misura poteva essere dissociata ragionevolmente dalle prime due e considerata, in relazione al criterio dell'investitore privato, come un investimento autonomo, figurano in particolare la cronologia degli apporti in questione, la loro finalità e la situazione dell'impresa controllata nel momento in cui sono state prese le decisioni di effettuare ciascuno degli apporti in esame.
- (133) La Francia non contesta il fatto che la ricapitalizzazione costituisca un aiuto, poiché non ha alcuna prospettiva di ottenere un rendimento corrispondente a quello che avrebbe preteso un investitore privato. Ciò si evince anche dalla tabella riportata al punto 35, che indica il fabbisogno di finanziamento per il periodo 2011-2017. Infatti, l'impresa non sarebbe in grado di distribuire dividendi in questo periodo. Considerati i notevoli costi rappresentati dall'esborso per interessi e capitale dei prestiti descritti ai punti 28-33 e lo scarso margine di profitto previsto nel piano di ristrutturazione, questa situazione si protrarrebbe molto probabilmente oltre il 2017 fino al completo rimborso dei prestiti nel 2023. Un investitore privato in un settore classico come il trasporto marittimo non accetterebbe l'assenza totale di rendimento su un investimento di 166,3 milioni di EUR per un periodo di 12 anni. Poiché i due prestiti perseguono la medesima finalità della ricapitalizzazione, ossia il finanziamento dei costi di ristrutturazione, la situazione economica dell'impresa è invariata (è in difficoltà) e i prestiti sono accordati contestualmente alla ricapitalizzazione, tali prestiti non possono essere ragionevolmente dissociati dall'aiuto al salvataggio e dalla ricapitalizzazione.

⁽³⁰⁾ Sentenza della Corte 13 febbraio 2003, *Regno di Spagna contro Commissione delle Comunità europee*, C-409/00, Racc. 2003, pag. I-1487.

⁽³¹⁾ GU L 378 del 31.12.86, pag. 1.

⁽³²⁾ Soprattutto il trasporto ferroviario di passeggeri e merci effettuato da Eurotunnel.

⁽³³⁾ Sentenza del Tribunale 15 settembre 1998, *BP Chemicals Limited contro Commissione delle Comunità europee*, T-11/95, Racc. 1998, pag. II-3235, punti 170 e 171.

- (134) Considerati nel loro insieme, l'aiuto al salvataggio, la ricapitalizzazione e i due prestiti hanno un rendimento inferiore a quello che sarebbe chiesto da un investitore privato in un'economia di mercato. Infatti, come spiegato, SNCF non può aspettarsi alcun rendimento sulla ricapitalizzazione prima del 2023. Anche se, considerati singolarmente, i due prestiti avessero un rendimento corrispondente alle condizioni di mercato (*quod non*), ciò non sarebbe sufficiente a rendere le misure nel loro complesso conformi al principio dell'investitore privato in un'economia di mercato. Le argomentazioni sviluppate di seguito sono dunque esposte a titolo aggiuntivo.
- (135) Le autorità francesi si richiamano alla comunicazione sui tassi di riferimento per giustificare l'assenza di aiuto in relazione ai due prestiti. Ritengono che, tenuto conto della situazione dell'impresa (CCC) e del livello di garanzie (normale) offerto, il tasso debba ammontare all'8,55 %, cioè all'Euribor a 1 anno maggiorato di 650 punti base. Le autorità francesi ritengono che si tratti di un'applicazione prudentiale della comunicazione sui tassi di riferimento.
- (136) Anche se i prestiti dovessero essere valutati singolarmente (*quod non*), le autorità francesi non avrebbero dimostrato che sono stati concessi a un tasso di mercato.
- (137) A tale proposito, la Commissione intende sottolineare innanzitutto che, come si ricorda nel primo paragrafo della comunicazione sui tassi di riferimento, «[i tassi] sono applicati come approssimazione del tasso di mercato e per misurare l'equivalente sovvenzione di un aiuto, in particolare quanto viene erogato in varie quote, nonché per calcolare gli elementi di aiuto risultanti da regimi di prestiti con tassi di interesse agevolati. Vengono inoltre utilizzati per verificare la conformità con la regola «de minimis» e con i regolamenti di esenzione per categoria»⁽³⁴⁾. La comunicazione sui tassi di riferimento non potrebbe quindi vincolare la Commissione nell'applicazione del principio dell'operatore privato in un'economia di mercato, soprattutto nel caso in cui sono disponibili dati reali di mercato che sono palesemente diversi da quelli risultanti dalla metodologia enunciata nella detta comunicazione.
- (138) Nel caso di specie, considerata l'identità comune dell'erogatore dell'aiuto e del fornitore del prestito, la Commissione, per assicurarsi che la remunerazione proposta corrisponda effettivamente a una remunerazione di mercato, deve basarsi su attori esterni a SNCF. La Commissione ha chiesto a più riprese alle autorità francesi di produrre un esempio di offerta di un'istituzione finanziaria indipendente. Tale offerta non è mai stata presentata.
- (139) Peraltro, la Commissione ha altresì effettuato uno studio di mercato. Secondo le stime della Commissione, per un livello di garanzie normale, i tassi sui prestiti, per essere conformi al mercato, dovrebbero collocarsi attorno al 14 % (tasso *swap* su 5 anni del 2,825 %⁽³⁵⁾ + media dei CDS⁽³⁶⁾ per un *rating* inferiore a B- (cioè CCC) pari all'11,18 % + premio 0,2 %). Ciò corrisponde ai dati osservati nei mesi di aprile, maggio e giugno 2011. Inoltre, nonostante le ripetute richieste della Commissione⁽³⁷⁾, le autorità francesi non hanno mai prodotto una quotazione o una proposta di tasso proveniente da una banca privata.
- (140) Peraltro, la Commissione ha chiesto a più riprese⁽³⁸⁾ alle autorità francesi di considerare un finanziamento esterno o di produrre una quotazione o una proposta di tasso proveniente da una banca commerciale. Questi suggerimenti non hanno avuto alcun seguito formale.
- (141) Infine, non possono essere prese in considerazione le argomentazioni avanzate dalle autorità francesi di cui al punto 116, secondo cui la Commissione ha applicato la comunicazione sui tassi di riferimento in due recenti procedimenti. Infatti, per quanto concerne queste due procedure di cui una è ancora in corso, la problematica era diversa. Per quanto riguarda Péti Nitrogénművek, tutte le misure in esame costituivano aiuti di Stato. Quanto a Osinek, la Commissione non ha ancora preso una decisione definitiva e quando il prestito è stato concesso, non era stata notificata alcuna misura di aiuto.
- (142) La Commissione conclude che anche i prestiti destinati a finanziare il contributo proprio e l'esercizio anticipato dell'opzione di acquisto della nave Molière conferiscono un vantaggio a SeaFrance. Per i motivi esposti ai punti 121-126, sono parimenti soddisfatte le altre tre condizioni per l'esistenza di un aiuto (vantaggio selettivo concesso mediante risorse pubbliche, effetto sulla concorrenza e incidenza sugli scambi intracomunitari). Questi prestiti costituiscono quindi aiuti di Stato.

7.1.3. L'aiuto al salvataggio

- (143) Per i motivi esposti ai punti 30-47 della decisione della Commissione del 18 agosto 2010, il prestito concesso da SNCF a SeaFrance a titolo di aiuto al salvataggio costituisce un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

7.2. Compatibilità delle tre misure di aiuto

- (144) Considerate la finalità delle tre misure di aiuto alla ristrutturazione in questione nonché quanto affermato dalle autorità francesi nel quadro delle loro notifiche, la Commissione ritiene che la compatibilità delle tre misure di aiuto con il mercato interno debba essere analizzata sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, nonché alla luce degli orientamenti.

7.2.1. Ammissibilità: impresa in difficoltà

- (145) Per poter beneficiare di un aiuto alla ristrutturazione, un'impresa deve poter essere considerata un'impresa in difficoltà ai sensi della sezione 2.1 degli orientamenti.

⁽³⁴⁾ GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

⁽³⁵⁾ Al 1° luglio 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽³⁶⁾ Senza distinzione di settore.

⁽³⁷⁾ [...]

⁽³⁸⁾ Cfr. il precedente considerando 9.

(146) A tale riguardo, la Commissione reputa che SeaFrance costituisca un'impresa in difficoltà conformemente al punto 10, lettera a), degli orientamenti poiché ha perso più della metà del capitale sociale, che è passato da 81,7 milioni di EUR nel 2007 a 57,7 milioni di EUR nel 2008 e a -0,69 milioni di EUR nel 2009 (ossia una diminuzione di oltre il 100 %, pari a 82,4 milioni di EUR, tra il 2007 e il 2009) e che la perdita di oltre un quarto di tale capitale è intervenuta nel corso degli ultimi dodici mesi, dal momento che si è portato da 57,7 milioni di EUR nel 2008 a -0,69 milioni di EUR nel 2009.

(147) Inoltre, SeaFrance può anche essere considerata in difficoltà ai sensi del punto 10, lettera c), degli orientamenti poiché soddisfa le condizioni per l'apertura nei suoi confronti di una procedura concorsuale per insolvenza. Infatti, come indicato al punto 10, SeaFrance è stata sottoposta ad amministrazione controllata il 30 giugno 2010 dal tribunale commerciale di Parigi.

(148) Peraltro, sono anche soddisfatte le condizioni enunciate al punto 13 degli orientamenti poiché, pur appartenendo al gruppo SNCF, SeaFrance registra difficoltà che sono intrinseche all'impresa e che non risultano dalla ripartizione arbitraria dei costi all'interno del gruppo.

7.2.2. Contributo proprio

(149) Nella decisione di avvio del procedimento d'indagine formale la Commissione ha reputato che il contributo proprio di SeaFrance allo sforzo di ristrutturazione fosse incerto e insufficiente rispetto alle disposizioni degli orientamenti.

(150) Nel piano di ristrutturazione modificato, le autorità francesi propongono un contributo proprio di SeaFrance pari a [80-130] milioni di EUR costituito dalle seguenti misure:

- un prestito di 99,7 milioni di EUR all'8,55 % destinato a finanziare la ristrutturazione di SeaFrance;
- la cessione prevista della nave merci Nord-Pas-de-Calais (valore commerciale stimato in [0-10] milioni di EUR da due esperti indipendenti);
- la cessione delle navi Renoir e Cézanne nel luglio 2011 per un importo di [0-10] milioni di USD, pari a circa [0-10] milioni di EUR.

(151) In virtù del punto 43 degli orientamenti, «[l']importo e l'intensità dell'aiuto devono essere limitati ai costi minimi indispensabili per la ristrutturazione, in funzione delle disponibilità finanziarie dell'impresa, dei suoi azionisti o del gruppo di cui fa parte. Tale valutazione terrà conto di ogni eventuale aiuto per il salvataggio concesso in precedenza. I beneficiari dell'aiuto dovranno pertanto con-

tribuire in maniera significativa al piano di ristrutturazione, sia con fondi propri – ivi compresa la vendita di elementi dell'attivo non indispensabili alla sopravvivenza dell'impresa – che ricorrendo a finanziamenti esterni ottenuti alle condizioni di mercato. Il contributo è un indice del fatto che i mercati credono nella possibilità del ritorno alla redditività. Esso deve essere reale, ossia concreto, escludendo tutti i profitti attesi, quali il flusso di cassa, e deve essere il più elevato possibile» ⁽³⁹⁾.

(152) Il punto 7 degli orientamenti precisa altresì che «*occorre riaffermare con ancora maggiore chiarezza il principio che [il contributo cospicuo da parte del beneficiario alla ristrutturazione] deve essere reale e non deve contenere elementi di aiuto. Il contributo del beneficiario ha un duplice obiettivo: da una parte, serve a dimostrare che i mercati (proprietari, creditori) credono nella possibilità del ritorno alla redditività entro un periodo di tempo ragionevole. Dall'altra, garantisce che l'aiuto per la ristrutturazione sia limitato al minimo indispensabile per ripristinare la redditività dell'impresa, minimizzando le distorsioni della concorrenza. [...]*» ⁽⁴⁰⁾.

(153) Anche la giurisprudenza dell'Unione ha messo in risalto il fatto che il contributo proprio deve indicare che i mercati credono nella possibilità del ritorno alla redditività ⁽⁴¹⁾.

(154) Le autorità francesi hanno informato la Commissione che la cessione delle due navi, ossia la Renoir e la Cézanne, è avvenuta il 7 luglio 2011, per un importo di 3,1 milioni di EUR.

(155) La cessione prospettata della nave merci Nord-Pas-de-Calais dovrebbe portare il contributo di SeaFrance derivante dalla vendita delle navi a [10-20] milioni di EUR. In occasione della notifica del piano di ristrutturazione iniziale, le autorità francesi si erano impegnate perché SeaFrance alienasse le navi Renoir e Cézanne. Queste due cessioni sono avvenute nel luglio 2011. La pratica decisionale della Commissione ha stabilito che le vendite future di elementi dell'attivo possono essere accettate come contributo proprio a condizione che lo Stato membro abbia fornito una stima realistica del rispettivo valore commerciale ⁽⁴²⁾. Nel caso di specie, le autorità francesi hanno presentato due valutazioni della nave merci Nord-Pas-de-Calais effettuate da due esperti indipendenti, che stabiliscono entrambe il valore commerciale della nave a circa [0-10] milioni di EUR. La Commissione osserva che uno dei due esperti aveva stimato il valore commerciale delle navi Renoir e Cézanne in [0-10 000 000] USD nell'aprile 2011. Queste ultime sono state cedute per un valore di [0-10 000 000] USD nel luglio 2011. Di conseguenza, la Commissione ritiene innanzitutto che la stima del valore commerciale possa essere giudicata realistica e che la cessione prospettata della nave merci Nord-Pas-de-Calais sia accettabile come contributo proprio.

⁽³⁹⁾ Sottolineatura aggiunta.

⁽⁴⁰⁾ Sottolineatura aggiunta.

⁽⁴¹⁾ Sentenza del Tribunale del 7 dicembre 2010, *Frucona Košica a.s. contro Commissione europea*, T-11/07, non ancora pubblicata in raccolta, punti 244 e 245.

⁽⁴²⁾ Decisione N488/2009 Aiuto alla ristrutturazione a favore di POLFA «Tarchominskie Zakłady Farmaceutyczne» S.A., considerando 47

- (156) A titolo preliminare, le autorità francesi hanno precisato che il prestito di [40-70] milioni di EUR destinato a finanziare l'esercizio dell'opzione di acquisto sulla nave Molière non costituisce un contributo proprio aggiuntivo. Infatti, sostituisce un apporto fuori bilancio già esistente in applicazione del contratto di locazione finanziaria concernente la nave Molière. Non è stato quindi preso in considerazione nel calcolo del contributo proprio totale. Ciò nonostante, poiché questo finanziamento ne sostituisce uno esistente, la Commissione deve assicurarsi che rispetti anch'esso i criteri di compatibilità del contributo proprio, in particolare quello dell'assenza di elementi di aiuto.
- (157) Poiché i prestiti sono concessi da SNCF conformemente al punto 43 degli orientamenti, la Commissione deve assicurarsi che questi finanziamenti non contengano elementi di aiuto e che indichino «che i mercati credono nella possibilità del ritorno alla redditività». Non è questo il caso, e ciò per i tre motivi seguenti, ciascuno dei quali sarebbe sufficiente a suffragare questa conclusione.
- (158) In primo luogo, come la Commissione ha indicato nella sezione 7.1.2, ai precedenti punti 129-142, le condizioni cui sono stati subordinati i prestiti non corrispondono alle condizioni di mercato.
- (159) Secondo le stime della Commissione, per un livello di garanzie normale, i tassi sui prestiti, per essere conformi al mercato, dovrebbero collocarsi attorno al 14 % (tasso swap su 5 anni del 2,825 % ⁽⁴³⁾ + media dei CDS ⁽⁴⁴⁾ per un rating inferiore a B- (cioè CCC) pari all'11,18 % + premio 0,2 %). Ciò corrisponde ai dati osservati nei mesi di aprile, maggio e giugno 2011. Inoltre, nonostante le ripetute richieste della Commissione ⁽⁴⁵⁾, le autorità francesi non hanno mai prodotto una quotazione o una proposta di tasso proveniente da una banca privata.
- (160) In secondo luogo, come è stato dimostrato nella sezione 7.1.2., ai punti 129-142, i prestiti in questione costituiscono essi stessi aiuti di Stato. Non potrebbero quindi essere presi in considerazione a titolo di un contributo proprio che non deve contenere elementi di aiuto, conformemente al titolo che precede il punto 43 degli orientamenti.
- (161) In terzo luogo, e in ogni caso, ai sensi dei punti 7 e 43 degli orientamenti il contributo reale serve soprattutto a dimostrare che i mercati credono nella possibilità del ritorno alla redditività ⁽⁴⁶⁾. Ora, nel caso di specie, l'autorità che concede l'aiuto e la società madre si confondono in un'unica persona giuridica, ossia SNCF, e le misure interessate sono simultanee. In queste circostanze, tale finalità non può essere rispettata in assenza di un contributo reale ottenuto da un investitore o da un creditore esterno a SNCF. Infatti, il comportamento dell'autorità che concede l'aiuto non dimostra affatto che i mercati credano al ripristino della redditività.
- (162) Come indicato al punto 141, la Commissione ritiene che il riferimento fatto dalla Francia nelle sue osservazioni alle decisioni relative rispettivamente all'aiuto dell'ente pubblico Osinek a favore di ČSA - Czech Airlines e ai prestiti concessi dalla banca ungherese di sviluppo a favore del produttore ungherese di fertilizzanti Péti Nitrogénművek (cfr. il considerando (115)) non sia pertinente perché, nel primo caso, la Commissione non ha ancora adottato una decisione definitiva e, nel secondo, non si tratta di un caso di ristrutturazione.
- (163) Inoltre, come indicato in precedenza e a prescindere dalla questione di un eventuale elemento di aiuto nei prestiti, il contributo proprio deve indicare che i mercati credono nella possibilità di un ritorno alla redditività.
- (164) Nel caso di specie, il finanziamento da parte di SNCF non lo dimostra. Infatti, SNCF è al contempo erogatore dell'aiuto e fornitore di contributo proprio. Le autorità francesi non hanno fornito indicazioni a dimostrazione del fatto che un investitore avveduto e indipendente sarebbe disposto a impegnarsi fermamente a fornire un contributo proprio e un prestito per l'esercizio dell'opzione alle stesse condizioni di quelle proposte da SNCF.
- (165) Il contributo proprio di SeaFrance che risponde al disposto del punto 43 degli orientamenti, ossia un contributo che non contenga elementi di aiuto e che rispecchi la fiducia dei mercati credono nella possibilità di un ritorno alla redditività, ammonta di conseguenza solo a [10-20] milioni di EUR, ossia a meno del [< 10]% dei costi di ristrutturazione. La soglia del 50 % prevista al punto 44 degli orientamenti non è quindi raggiunta. La Commissione ritiene dunque che il contributo proprio di SeaFrance allo sforzo di ristrutturazione resti decisamente insufficiente rispetto alle disposizioni degli orientamenti.
- (166) La Commissione osserva altresì che la Francia non ha né invocato la clausola di circostanze eccezionali contemplata al punto 44 degli orientamenti, né fornito il minimo elemento di prova dell'esistenza di una tale situazione eccezionale.
- (167) La Commissione conclude dunque che non è soddisfatta la condizione di un «contributo reale, privo di elementi di aiuto» prevista dagli orientamenti.

7.2.3 Ripristino della redditività nel lungo termine

- (168) Poiché il contributo proprio di SeaFrance allo sforzo di ristrutturazione resta decisamente insufficiente rispetto alle disposizioni degli orientamenti, la Commissione ritiene che non vi sia motivo di valutare la condizione di ripristino della redditività a lungo termine.

⁽⁴³⁾ Al 1° luglio 2011, Bloomberg EUSA5.

⁽⁴⁴⁾ MEDIA dei CDS senza distinzione di settore.

⁽⁴⁵⁾ [...]

⁽⁴⁶⁾ Sentenza del Tribunale 7 dicembre 2010 nella causa T-11/07, *Frucona Košica a.s. contro Commissione europea*, non ancora pubblicata in raccolta, punto 245.

7.2.4. *Prevenzione di ingiustificate distorsioni della concorrenza (misure compensative)*

- (169) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha indicato che le misure compensative proposte dalle autorità francesi erano insufficienti. Nelle loro osservazioni in risposta alla decisione di avvio del procedimento, le autorità francesi hanno ammesso ⁽⁴⁷⁾ che le misure compensative erano pressoché inesistenti ⁽⁴⁸⁾. Hanno indicato che si sarebbe posto rimedio a questo problema nel quadro di un piano di ristrutturazione modificato.
- (170) Nell'ambito del piano di ristrutturazione comunicato il 12 settembre 2011 sono state effettivamente avanzate misure compensative aggiuntive, in particolare la futura cessione della nave merci Nord-Pas-de-Calais. Le autorità francesi citano altresì la cessione già avvenuta delle navi Renoir e Cézanne, la diminuzione del numero di traversate (con un calo di 5 830 traversate, ossia -37,6 % rispetto a quelle offerte nel 2007) e la riduzione delle quote di mercato di SeaFrance ([10-15]% del mercato del trasporto di autovetture per il periodo 2012-2019, contro il [15-20]% nel 2008).
- (171) Poiché il contributo proprio di SeaFrance allo sforzo di ristrutturazione resta decisamente insufficiente rispetto alle disposizioni degli orientamenti, la Commissione ritiene che non vi sia motivo di analizzare le misure compensative proposte.

7.2.5. *Conseguenze dell'incompatibilità dell'aiuto alla ristrutturazione sull'aiuto al salvataggio*

- (172) In seguito alla notifica del piano di ristrutturazione da parte della Francia il 18 febbraio 2011, conformemente al punto 26 degli orientamenti, il termine di 6 mesi entro il quale il prestito doveva essere rimborsato è stato prorogato fino all'adozione della decisione della Commissione in merito al piano di ristrutturazione. Poiché la Commissione ritiene che le misure notificate a titolo di aiuto alla ristrutturazione non soddisfino le condizioni di compatibilità previste dagli orientamenti, occorre trarre le conseguenze di questa incompatibilità. Il prestito dunque non può più essere prorogato oltre la data della presente decisione e pertanto deve essere rimborsato immediatamente.
- (173) L'ammontare da recuperare consiste nel capitale oggetto del prestito al salvataggio, maggiorato degli interessi contrattuali maturati e non ancora versati alla data della notifica della presente decisione, cui si sommano, a decorrere dalla data di notifica della presente decisione, gli interessi calcolati in conformità al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ⁽⁴⁹⁾.

VIII. CONCLUSIONI

- (174) L'aumento di capitale di 166,3 milioni di EUR, il prestito di 99,7 milioni di EUR e il prestito di [40-70] milioni di EUR che SNCF prevede di concedere a SeaFrance costituiscono ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Tali aiuti sono incompatibili con il mercato interno e ad essi quindi non può essere data esecuzione.
- (175) Il prestito concesso dalla Francia, tramite SNCF, a titolo di aiuto al salvataggio a favore di SeaFrance, autorizzato dalla decisione della Commissione del 18 agosto 2010, deve essere immediatamente rimborsato, maggiorato degli interessi contrattuali maturati e non ancora versati alla data della notifica della presente decisione.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aumento di capitale di 166,3 milioni di EUR, il prestito di 99,7 milioni di EUR e il prestito di [40-70] milioni di EUR cui la Repubblica francese intende dare esecuzione, tramite SNCF, come aiuto alla ristrutturazione a favore di SeaFrance costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, e sono incompatibili con il mercato interno.

Per questo motivo, a tali aiuti non può essere data esecuzione.

Articolo 2

Il prestito concesso dalla Francia, tramite SNCF, a titolo di aiuto al salvataggio a favore di SeaFrance, oggetto della decisione della Commissione del 18 agosto 2010, costituisce un aiuto incompatibile con il mercato interno.

Articolo 3

1. La Francia, tramite SNCF, è tenuta a recuperare presso il beneficiario l'aiuto di cui all'articolo 2, compresi gli interessi contrattuali maturati e non ancora versati alla data della notifica della presente decisione.
2. Gli importi da recuperare comprendono gli interessi maturati a decorrere dalla data della notifica della presente decisione, fino alla data del recupero effettivo.
3. Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto in conformità al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004.

Articolo 4

1. Il recupero dell'aiuto di cui all'articolo 2 è immediato ed effettivo.
2. La Francia garantisce l'attuazione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

⁽⁴⁷⁾ Cfr. la sezione 2.2 (pagg. 19 in fine e 20) delle osservazioni delle autorità francesi.

⁽⁴⁸⁾ In virtù degli orientamenti del 2004 sugli aiuti alla ristrutturazione, le misure compensative devono essere adottate per ridurre al minimo gli effetti negativi sugli scambi e possono assumere la forma di cessione di elementi dell'attivo e di riduzione delle capacità o della presenza sul mercato.

⁽⁴⁹⁾ GU C 140 del 30.4.2004, pag. 1.

Articolo 5

1. Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, la Francia comunica alla Commissione le seguenti informazioni:

- a) l'ammontare totale dell'aiuto che deve essere recuperato presso il beneficiario, comprensivo dell'importo del prestito e degli interessi maturati e non ancora versati;
- b) l'ammontare degli interessi che devono essere recuperati presso il beneficiario e che devono essere calcolati secondo i principi enunciati nell'articolo 3, paragrafo 3;
- c) una descrizione dettagliata delle misure delle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione;
- d) i documenti attestanti che al beneficiario è stato imposto di rimborsare l'aiuto.

2. La Francia tiene informata la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente

decisione, fino al completo recupero dell'aiuto di cui all'articolo 2. Essa trasmette immediatamente, su semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative ai provvedimenti già presi e previsti per conformarsi alla presente decisione. Essa fornisce inoltre informazioni circostanziate riguardo all'importo dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso il beneficiario.

Articolo 6

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 24 ottobre 2011

Per la Commissione

Joaquín ALMUNIA

Vicepresidente