

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 195



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

55° anno
21 luglio 2012

Sommario

II Atti non legislativi

DECISIONI

2012/397/UE:

- ★ **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] ⁽¹⁾** 1

2012/398/UE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 9 marzo 2012, riguardante l'Aiuto di Stato SA.12522 (C 37/08) Francia — Applicazione della decisione Sernam 2 [notificata con il numero C(2012) 1616] ⁽¹⁾** 19

Prezzo: 3 EUR

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

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,

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

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

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

considerando quanto segue:

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

(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.

(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.

(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.

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 sovraccapacità 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 continuano 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 costituiscono 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⁾.

⁽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.

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 aiuti 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.

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

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9.3.2012.

riguardante l'aiuto di stato n. SA.12522 (C 37/08) Francia — Applicazione della decisione *Sernam 2*

[notificata con il numero C(2012) 1616]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/398/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo capoverso ⁽¹⁾;

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni a norma di detti articoli ⁽²⁾;

considerando quanto segue:

1. IL PROCEDIMENTO

1.1. CONTESTO PROCEDURALE GENERALE

(1) Il 23 maggio 2001, la Commissione ha approvato un aiuto alla ristrutturazione della SCS Sernam (società in accomandita semplice), diventata Sernam SA nel dicembre 2001 (in appresso: «la decisione *Sernam 1*») ⁽³⁾.

(2) Il 20 ottobre 2004, la Commissione ha adottato una decisione finale con la quale ha ribadito che l'aiuto approvato con la decisione *Sernam 1*, per un importo totale di 503 milioni di EUR, è compatibile con il mercato interno subordinatamente al rispetto di alcune condizioni (in appresso: «la decisione *Sernam 2*») ⁽⁴⁾. La decisione ha anche rilevato la presenza di un aiuto supplementare di 41 milioni di EUR incompatibile con il mercato interno e che la Francia deve recuperare.

⁽¹⁾ A partire dal 1° dicembre 2009, gli articoli 87 e 88 del trattato CE sono diventati rispettivamente gli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE»). In entrambi i casi, le disposizioni sono in sostanza identiche. Ai fini della presente decisione, i riferimenti fatti agli articoli 107 e 108 del TFUE si intendono eventualmente anche fatti rispettivamente agli articoli 87 e 88 del trattato CE.

⁽²⁾ GU C 208 del 14.7.2011, pagg. 8-21.

⁽³⁾ Decisione del 23 maggio 2001 relativa all'aiuto di Stato NN122/00 (ex NJ 140/00), GU C 268 del 22.9.2001, pag. 15.

⁽⁴⁾ Decisione del 20 ottobre 2004, GU L 140 del 29.5.2006, pag. 1.

(3) Con lettera del 24 giugno 2005, una prima parte terza (in appresso: «il primo denunciante») ha lamentato un'inadeguata applicazione della decisione *Sernam 2* ⁽⁵⁾.

(4) Il 22 febbraio 2006, il primo denunciante ha anche presentato un ricorso per carenza contro la Commissione, in quanto quest'ultima, all'epoca, non aveva dato seguito alla sua denuncia.

(5) Con lettera del 10 aprile 2006, una seconda parte interessata, la società Mory Group (in appresso: «il secondo denunciante») ha presentato una denuncia alla Commissione ⁽⁶⁾.

(6) I due denunciati ritengono in sostanza che la decisione *Sernam 2* sia stata applicata abusivamente e hanno chiesto alla Commissione di avviare un nuovo procedimento d'indagine formale riguardo all'applicazione della decisione *Sernam 2* da parte della Francia.

(7) Con lettera del 16 luglio 2008, la Commissione ha informato la Francia della sua decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE riguardo all'applicazione della decisione *Sernam 2* da parte della Francia (in appresso: «la decisione di avvio del procedimento»). In particolare, la Commissione ha espresso i propri dubbi sulla compatibilità con la decisione *Sernam 2* delle modalità scelte dalla Francia per applicare tale decisione e sulla possibilità che le modalità in questione comportino nuovi aiuti di Stato.

(8) La decisione di avvio del procedimento della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁷⁾. Gli argomenti dei due denunciati sono sintetizzati nel considerando 16 della medesima. Con la stessa decisione, la Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sull'applicazione della decisione *Sernam 2* da parte della Francia.

(9) L'8 ottobre 2008, le autorità francesi hanno presentato osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento.

⁽⁵⁾ La denuncia è stata completata in particolare con lettere del 13 luglio, del 25 agosto, del 6 settembre, del 5 ottobre, del 25 ottobre e del 16 dicembre 2005.

⁽⁶⁾ La denuncia è stata completata in particolare con una lettera del 23 aprile 2007.

⁽⁷⁾ GU C 4 del 9.1.2009, pag. 5.

(10) La Commissione ha ricevuto osservazioni in proposito da parte degli interessati. Il primo denunciante ha fornito osservazioni il 13 novembre 2008. La *Société nationale des chemins de fer* (in appresso: «SNCF») ha comunicato osservazioni il 6 febbraio 2009. Il fondo di investimento *Butler Capital Partners* (in appresso: «BCP») ha presentato osservazioni il 9 febbraio 2009. La Commissione ha trasmesso le osservazioni ricevute alla Francia il 25 marzo 2009 offrendo l'opportunità di commentarle e il 7 maggio 2009 ha ricevuto i commenti delle autorità francesi sulle osservazioni del primo denunciante.

(11) Il 15 marzo 2011, il secondo denunciante ha chiesto alla Commissione di porre in atto «azioni di indagine» ai fini della verifica delle condizioni di applicazione della decisione *Sernam 2*. La Commissione ha risposto il 18 maggio 2011, indicando le azioni di indagine compiute dall'adozione della decisione di avvio del procedimento.

(12) Il 25 novembre 2009 e il 29 novembre 2011, la Commissione ha chiesto informazioni alle autorità francesi. Le risposte sono state ricevute rispettivamente il 15 gennaio 2010 e il 25 gennaio 2012.

1.2. CONTESTO PROCEDURALE NAZIONALE

(13) Il 3 gennaio 2007, la società *Mory Group* ha chiesto alle autorità francesi di emanare due ingiunzioni di pagamento: 1) una contro *Sernam SA* riguardo all'aiuto di 41 milioni di EUR dichiarato incompatibile con il mercato comune con la decisione *Sernam 2* e che, secondo la società, non sarebbe stato oggetto di un recupero effettivo da parte della Francia e 2) l'altra contro il beneficiario (non designato) degli aiuti alla ristrutturazione di *Sernam SA* che sarebbero stati concessi dalla Francia per l'operazione di trasferimento dell'attivo di *Sernam SA* (per maggiori informazioni sull'operazione, cfr. la sezione 2.4 della presente decisione).

(14) Il ministro dell'Economia, delle Finanze e dell'Industria ha respinto le richieste presentate dal secondo denunciante a mezzo posta. La decisione di reiezione è stata impugnata per eccesso di potere dalla società *Mory Group* dinanzi al tribunale amministrativo di Parigi. A quanto risulta alla Commissione, la controversia è ancora pendente.

(15) Inoltre, il 31 gennaio 2012 è stata avviata una procedura di amministrazione controllata nei confronti della società *Sernam Xpress* (in appresso: «*Sernam Xpress*»). *Sernam Xpress* è la società che ha ricevuto gli attivi e i passivi non finanziari di *Sernam SA* quando è stata effettuata l'operazione di trasferimento degli attivi di *Sernam SA* (per maggiori informazioni sull'operazione, cfr. la sezione 2.4). Il tribunale commerciale di Nanterre ha stabilito un

periodo di osservazione di sei mesi e ha fissato una nuova udienza per il 27 marzo 2012.

2. DESCRIZIONE

2.1. L'IMPRESA SERNAM

(16) Dalla sua creazione nel 1970 da parte della SNCF come servizio interno, le attività dell'impresa *Sernam* consistono in attività di messaggeria e di trasporto espresso di colli e pallet⁽⁸⁾.

(17) Il 1° febbraio 2000, tutta l'attività di *Sernam* è stata attribuita a una controllata e, pertanto, è stata creata la *SCS Sernam* (società in accomandita semplice). Il 21 dicembre 2001, la *SCS Sernam* è stata trasformata in società per azioni (*Sernam SA*). Nel 2005 *Sernam SA* disponeva di 10 società controllate operative e di una società di servizi stradali denominata *Sernam Transport Route*.

(18) Il 17 ottobre 2005, *Sernam Xpress* ha ricevuto gli attivi e i passivi non finanziari di *Sernam SA* in occasione della trasmissione delle attività di *Sernam SA* alla *Financière Sernam* (per maggiori informazioni sull'operazione, cfr. la sezione 2.4). *Sernam Xpress* era all'epoca una controllata al 100 % di *Financière Sernam*.

(19) Nel corso del 2006, *BCP* è entrata nel capitale di *Sernam Xpress* con una partecipazione del 51,8 %. Nel contempo, *Sernam Xpress* ha acquisito la società *Coulonge*, un'impresa di trasporto con sede a Limoges.

(20) Nel corso del 2011, le società *Financière Sernam* e *Sernam Xpress* si sono viste costrette a ricostituire i loro capitali propri prima della fine dell'esercizio contabile. Poiché *BCP* non aveva apportato il capitale necessario, sono state effettuate due operazioni.

(21) In primo luogo, nel maggio 2011, *Sernam Xpress* ha conferito il marchio *Sernam* alla sua controllata operativa *Sernam Services* (tale conferimento ha un valore pari a 15 milioni di EUR).

(22) In secondo luogo, il 30 giugno 2011, la società *Sernam Xpress* è stata sciolta e la società *Financière Sernam*, socio unico, ne ha assorbito il patrimonio, con un'operazione cosiddetta di «trasmissione universale del patrimonio».

⁽⁸⁾ Per una descrizione più dettagliata delle attività dell'impresa *Sernam*, cfr. i considerando da 12 a 31 della decisione *Sernam 2* e i considerando 8 e 9 della decisione di avvio del procedimento.

(23) Pertanto, attualmente il gruppo Sernam è costituito da Financière Sernam e dalle controllate dell'ex Sernam Xpress, ossia Sernam Services, già menzionata, e la società Aster (in appresso: «Aster»). Aster è l'ex società Sernam Transport Route. Sernam Xpress aveva venduto tale controllata nel dicembre 2005, accordando una garanzia sul fatturato all'acquirente. Nel marzo 2008, Sernam Xpress ha riacquisito la società, che nel frattempo aveva cambiato la propria denominazione in Aster. Al momento del riacquisto, Sernam Xpress ha erogato 5 milioni di EUR in conto corrente ad Aster. Tale importo in conto corrente è stato trasferito ad Aster nel corso di una riunione tenutasi in luglio. Nel dicembre 2011, la Financière Sernam, che nel frattempo aveva assorbito Sernam Xpress (cfr. il considerando 22), ha ricapitalizzato la società Aster trasferendole un importo di 5 599 998 EUR iscritto in conto corrente.

(24) Visto il continuo deterioramento della situazione finanziaria del gruppo Sernam, il 31 gennaio 2011 è stata avviata una procedura di amministrazione controllata nei confronti delle società Financière Sernam e Sernam Services. Il 3 febbraio 2011, la controllata Aster è stata posta in liquidazione con prosecuzione temporanea dell'attività. Il tribunale commerciale di Nanterre ha stabilito un periodo di osservazione di sei mesi e ha fissato una nuova udienza per il 27 marzo 2012.

2.2. LA DECISIONE SERNAM 1 DEL 23 MAGGIO 2001

(25) Nella decisione *Sernam 1*, la Commissione ha autorizzato un aiuto di importo pari a 503 milioni di EUR per la ristrutturazione della SCS Sernam. L'aiuto è stato autorizzato, in particolare, sulla base di un impegno della Francia riguardo alla vendita dell'impresa. In effetti, il capitale di SCS Sernam doveva essere rilevato nella misura del 60 % dalla società Geodis SA ⁽⁹⁾, società di trasporto e di logistica di diritto comune quotata al secondo mercato della Borsa di Parigi. Geodis SA avrebbe così dovuto diventare interamente e illimitatamente ⁽¹⁰⁾ responsabile dei debiti di SCS Sernam e coprire le spese supplementari della ristrutturazione di Sernam a concorrenza di 67 milioni di EUR. La SCS Sernam si impegnava da parte sua a ridurre il numero delle sue sedi operative da 107 a 72 nel periodo dal 1999 al 2004, a ridurre il fatturato del 18 %, a ridurre il personale ed effettuare la ristrutturazione con il bilancio suddetto e nei tempi impostigli, cioè prima dell'inizio del 2004.

2.3. LA DECISIONE SERNAM 2 DEL 20 OTTOBRE 2004

(26) Nella decisione *Sernam 2*, la Commissione ha constatato che l'aiuto di 503 milioni di EUR autorizzato in base alla decisione *Sernam 1* era stato versato in condizioni diverse da quelle previste dalla decisione *Sernam 1*, in particolare tenuto conto dell'acquisto da parte di Géodis del 15 % (anziché del 60 % previsto) delle quote della SCS Sernam.

⁽⁹⁾ Si rammenta che Géodis doveva acquistare il 60 % di Sernam per un importo simbolico di 1 EUR (cfr. considerando 51 della decisione *Sernam 1*).

⁽¹⁰⁾ Non esiste alcuna limitazione della responsabilità nelle società in accomandita semplice.

Géodis ha inoltre rinunciato a contribuire in proprio ai costi della ristrutturazione dell'impresa a concorrenza di 67 milioni di EUR.

(27) A questo proposito, la Commissione ha imposto alcune condizioni per l'autorizzazione dell'aiuto alla ristrutturazione di 503 milioni di EUR versato a Sernam SA. L'articolo 3 della decisione *Sernam 2*, che contiene tali condizioni, è formulato nel seguente modo:

«Articolo 3

1. Salvo quanto previsto dal paragrafo 2, dovranno essere osservate le condizioni seguenti:

a) Sernam potrà sviluppare soltanto le sue attività d'oltreo di messaggeria per ferrovia secondo il concetto di treno completo espresso (TBE). A tale riguardo, la SNFC garantisce che offrirà a qualsiasi altro operatore che ne faccia richiesta condizioni identiche a quelle accordate a Sernam per lo sviluppo di trasporto di merci per ferrovia a mezzo TBE.

b) Sernam dovrà, nel termine di due anni decorrenti dalla data di notifica della presente decisione, sostituire completamente i propri mezzi e servizi di trasporto su strada con mezzi e servizi di trasporto su strada prestati da una o più imprese giuridicamente ed economicamente indipendenti dalla SNFC e scelte all'esito di una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria.

I termini «mezzi e servizi di trasporto su strada» di Sernam si riferiscono a tutti i mezzi stradali (cioè i veicoli adibiti al trasporto su strada) di cui la società Sernam è proprietaria o che ha preso in leasing/locazione.

Le imprese che rileveranno le attività di trasporto stradale di Sernam dovranno garantire tutte le prestazioni di trasporto su strada con le loro proprie risorse.

2. Qualora Sernam venda in blocco i suoi beni patrimoniali entro il 30 giugno 2005 al prezzo di mercato ad una società non avente legami giuridici con la SNCF all'esito di una procedura trasparente ed aperta, le condizioni del paragrafo 1 non si applicano.»

(28) Nella decisione *Sernam 2*, la Commissione ha anche posto in evidenza che le autorità francesi hanno versato un aiuto supplementare di 41 milioni di EUR a Sernam. La Commissione lo ha ritenuto incompatibile con il mercato interno e ne ha ordinato il recupero da parte della Francia.

2.4. LA TRASMISSIONE DELLE ATTIVITÀ DI SERNAM SA ALLA FINANCIÈRE SERNAM

- (29) Ai fini dell'esecuzione della decisione *Sernam 2*, la Francia sostiene di aver rispettato la condizione di cui all'articolo 3, paragrafo 2, spiegando che, in un comunicato stampa ⁽¹¹⁾, la SNCF ha invitato tutte le parti interessate a rivolgersi alla banca ABN AMRO. Sono stati chiamati 34 gruppi industriali, finanziari o consorzi per valutare il fascicolo. Le lettere di invito per la prima tornata, inviate da ABN AMRO alle parti interessate a esaminare il fascicolo, contenevano un bando di gara per l'acquisto della totalità degli attivi (poiché le lettere erano in lingua inglese, il termine utilizzato è *assets*) di Sernam SA.
- (30) Secondo le autorità francesi, la situazione economica di Sernam non ha consentito di ottenere proposte di valutazione positiva. Tutte le offerte presentate nel quadro della procedura presentavano un valore estremamente negativo:
- [candidato 1] (offerta preliminare): -120 milioni di EUR;
 - [candidato 2] (offerta preliminare): -90,4 milioni di EUR;
 - [candidato 3] (offerta preliminare): -90,4 milioni di EUR;
 - [candidato 4] (offerta seconda tornata): -65,2 milioni di EUR;
 - [candidato 5] (offerta seconda tornata): -56,4 milioni di EUR.
- (31) In mancanza di un'offerta, il gruppo dirigente di Sernam SA, attraverso una società ancora da creare e denominata inizialmente Bidco e quindi Financière Sernam, ha presentato un'offerta di acquisto.

2.4.1. Data effettiva delle operazioni di trasmissione delle attività di Sernam alla Financière Sernam

- (32) Il 30 giugno 2005, l'offerta è stata trasmessa alla SNCF ed è stata accettata in linea di principio dalla direzione generale della SNCF lo stesso giorno. Tuttavia, la conclusione formale del protocollo d'intesa tra tutte le parti coinvolte ha reso necessari alcuni adempimenti. Il protocollo d'intesa tra la SNCF, Sernam SA, Sernam Xpress (una delle 10 controllate al 100 % di Sernam SA, creata nel 2002) e i dirigenti della futura società Financière Sernam è stato firmato il 21 luglio 2005 (in appresso: il «protocollo d'intesa del 21 luglio 2005»). Il 14 ottobre 2005, la Financière Sernam è stata iscritta nel registro di

commercio. Le varie operazioni di trasmissione delle attività di Sernam alla Financière Sernam, descritte nei considerando che seguono, sono state effettuate il 17 ottobre 2005.

2.4.2. Le varie operazioni di trasmissione delle attività di Sernam alla Financière Sernam

- (33) Le autorità francesi hanno precisato che la trasmissione delle attività di Sernam alla Financière Sernam si è svolta in quattro fasi:
- a) la SNCF ha ricapitalizzato la sua controllata al 100 % Sernam SA per un importo di 57 milioni di EUR;
 - b) Sernam SA ha effettuato a favore della sua controllata al 100 % Sernam Xpress un conferimento riguardante tutti gli attivi, compresi i 57 milioni di EUR della ricapitalizzazione di cui alla lettera a), e i passivi di Sernam fatta eccezione per quelli cosiddetti «finanziari» (prestito di partecipazione contratto dalla società Sernam SA presso il gruppo SNCF, il passivo legato alla risoluzione del contratto «IBM – GPS», per un importo di 38,5 milioni di EUR. ⁽¹²⁾ Come contropartita per tale conferimento, Sernam SA ha ricevuto una quota di Sernam Xpress con un valore nominale di 100 EUR;
 - c) Sernam Xpress ha quindi proceduto a un aumento di capitale di 2 milioni di EUR, interamente sottoscritto dalla SNCF; in seguito a questa operazione, la SNCF deteneva la maggioranza delle quote di Sernam Xpress;
 - d) Sernam SA e la SNCF hanno ceduto alla Financière Sernam per un prezzo di 2 milioni di EUR tutte le loro quote di partecipazione in Sernam Xpress, che rappresentano tutto il capitale di quest'ultima.

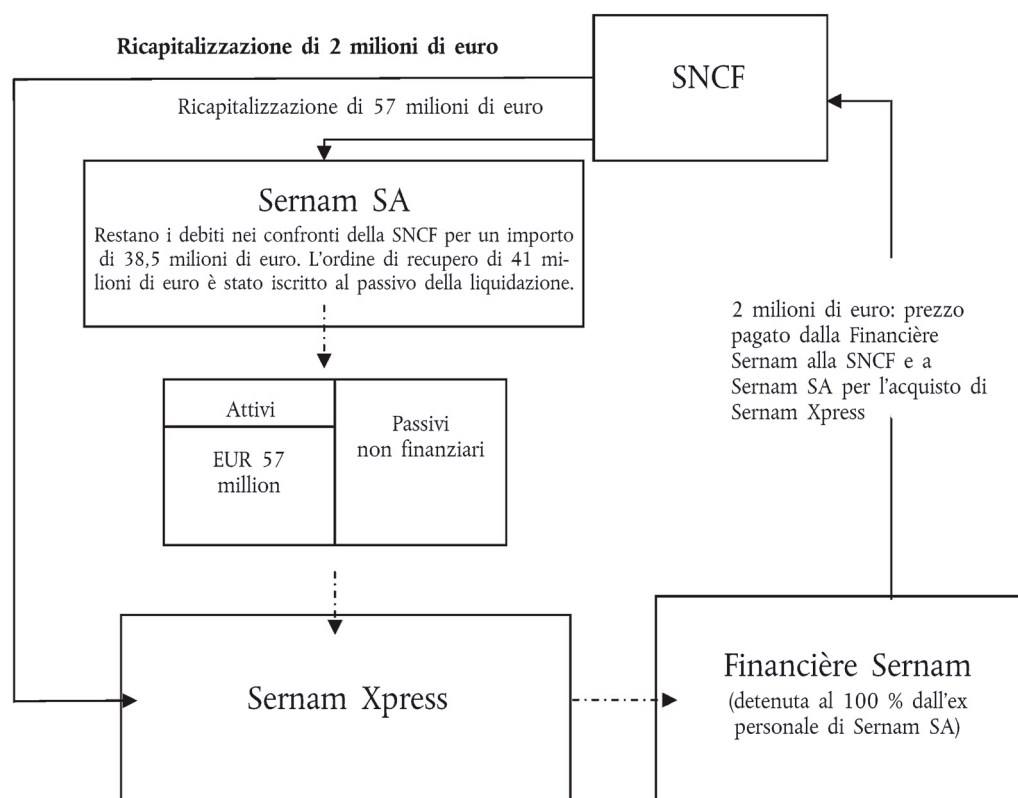
- (34) Il 15 dicembre 2005, Sernam SA è stata posta in liquidazione giudiziaria. I 41 milioni di EUR rimborsabili alla SNCF in base alla decisione *Sernam 2* sono stati iscritti al passivo della liquidazione. ⁽¹³⁾

- (35) Le operazioni sono riportate nella tabella che segue:

⁽¹²⁾ Il conferimento di Sernam SA a Sernam Xpress è stato effettuato nella forma giuridica francese del «conferimento parziale di beni patrimoniali».

⁽¹³⁾ Lettera delle autorità francesi del 7 maggio 2008, punto 77.

⁽¹¹⁾ Comunicato del 24 novembre 2004.



- (36) Il protocollo d'intesa del 21 luglio 2005 prevedeva, oltre alla ricapitalizzazione da parte della SNCF, rispettivamente di Sernam SA per un importo di 57 milioni di EUR e di Sernam Xpress per un importo di 2 milioni di EUR, alcune garanzie accordate dalla SNCF alla Financière Sernam (descritte nei considerando da 72 a 85 della decisione di avvio del procedimento) e una clausola risolutiva in caso di decisione negativa della Commissione nei cinque anni successivi alla conclusione del protocollo d'intesa (descritto nel considerando 117 della decisione di avvio del procedimento).

2.5. MOTIVI DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (37) Nella decisione del 16 dicembre 2008, la Commissione ha inteso verificare se la Francia ha rispettato, come asserisce, l'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2* e se la procedura di recupero dell'aiuto incompatibile di 41 milioni di EUR scelta dalla Francia, ossia l'iscrizione del credito dello Stato al passivo del fallimento di Sernam SA, consentiva di eliminare la distorsione della concorrenza dovuta all'aiuto in questione. Inoltre, la Commissione ha inteso verificare che l'operazione di trasferimento degli attivi di Sernam SA non avessero comportato altri aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno.

2.6. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

2.6.1. Osservazioni dei denuncianti

- (38) Inizialmente, il primo denunciante ha ritenuto che non fossero state rispettate le condizioni stabilite dalla decisione *Sernam 2* per la vendita degli attivi di Sernam SA.
- (39) In primo luogo, non sarebbe stata rispettata la data limite imposta dalla decisione *Sernam 2*, ossia il 30 giugno 2005, per realizzare la cessione, in quanto le operazioni di trasmissione erano state approvate soltanto il 17 ottobre 2005 e la cessione delle azioni doveva avvenire lo stesso giorno.

- (40) Riguardo al prezzo della trasmissione, il primo denunciante ritiene che sia stato fissato unicamente in riferimento all'offerta fatta dalla Financière Sernam. L'offerta era di per sé illegittima poiché implicava l'attribuzione di nuovi aiuti, in particolare la ricapitalizzazione di Sernam SA. Infine, il primo denunciante sottolinea che Sernam Xpress non era una società indipendente da Sernam SA, come dimostrato dalla Commissione nella sua decisione di avvio del procedimento.
- (41) Inoltre, le operazioni di trasmissione costituivano in realtà uno *share deal*, vale a dire il mantenimento sul mercato dell'entità beneficiaria con un semplice cambiamento del proprietario dell'entità.
- (42) Il primo denunciante denuncia inoltre la violazione della condizione di organizzare la vendita mediante una procedura trasparente e aperta. A suo parere, dopo la doppia ricapitalizzazione di Sernam SA e di Sernam Xpress, sarebbe stato necessario sottoporre a consultazione pubblica e gara d'appalto la vendita di Sernam Xpress anziché quella di Sernam SA.
- (43) In secondo luogo, il primo denunciante segnala alcune manipolazioni nella valutazione degli attivi e dei passivi trasmessi e la sottovalutazione dell'entità venduta.
- (44) In terzo luogo, il primo denunciante elenca una serie di misure che costituirebbero nuovi aiuti: la ricapitalizzazione di 57 milioni di EUR, il mancato recupero dell'aiuto illegittimo di 41 milioni di EUR, la rinuncia dei crediti finanziari vantati dalla SNCF nei confronti di Sernam SA. Tutte queste misure sarebbero aiuti incompatibili con il mercato interno.
- (45) In quarto luogo, il primo denunciante sottolinea che Sernam SA doveva essere liquidata anziché ceduta. Condivide i dubbi della Commissione riguardo alla presa in considerazione di taluni costi nel calcolo della liquidazione e ritiene che il costo effettivo della ristrutturazione di Sernam non sia mai risultato inferiore al costo di una liquidazione.
- (46) Il primo denunciante ne trae la conclusione che le autorità francesi non solo si sono sottratte all'obbligo di recuperare un aiuto di 41 milioni di EUR dichiarato incompatibile, ma avrebbero anche accordato nuovi aiuti di importo pari almeno a 95 milioni di EUR, ai quali vanno aggiunti vari aiuti concessi sotto forma di garanzie.
- (47) Il secondo denunciante, dal canto suo, non ha presentato osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento.
- 2.6.2. Osservazioni delle parti interessate secondo le quali la decisione Sernam 2 è stata rispettata**
- 2.6.2.1. Osservazioni della SNCF**
- (48) La SNCF ritiene di aver rispettato la condizione prevista dall'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2*. Sostiene di aver venduto tutti gli attivi di Sernam in un unico blocco, prima del 30 giugno 2005, al prezzo di mercato, a una società con cui non aveva alcun legame giuridico e mediante una procedura trasparente e aperta.
- (49) Secondo la SNCF, le operazioni di trasmissione sarebbero inscindibili e simultanee. La Commissione non può quindi scomporle artificialmente.
- (50) Ritiene che, in caso di prezzo negativo, il principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato sarebbe rispettato se il costo della cessione fosse inferiore al costo di liquidazione sostenuto dallo Stato azionista, e presenta osservazioni dettagliate per dimostrarlo.
- (51) Infine, sottolinea che l'obbligo relativo alla restituzione dell'aiuto di 41 milioni di EUR era stato iscritto al passivo della liquidazione di Sernam SA.
- 2.6.2.2. Osservazioni di Butler Capital Partners**
- (52) In primo luogo, BCP fornisce chiarimenti riguardo al suo intervento nel capitale di Sernam Xpress.
- (53) In secondo luogo, BCP precisa lo scopo dell'acquisto della società Coulonge.
- (54) In terzo luogo, BCP contesta che Sernam Xpress abbia disposto di un'eccedenza di liquidità in seguito alle ricapitalizzazioni di 57 milioni di EUR e di 2 milioni di EUR. BCP avrebbe dovuto reimmettere 6 milioni di EUR di liquidità per ottenere un livello accettabile tenuto conto delle perdite da finanziare.
- (55) In quarto luogo, BCP contesta che il beneficio dell'aiuto di 41 milioni di EUR sia stato trasmesso a Sernam Xpress. BCP ritiene che si potrebbe ammettere l'esistenza di tale situazione solo dimostrando che la trasmissione delle attività di Sernam SA non sia stata effettuata a un prezzo di mercato. Secondo BCP, la trasmissione è stata realizzata in seguito a una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria. BCP rammenta inoltre che il processo di trasmissione è stato corredato di una perizia.

(56) Infine, per quanto riguarda le conseguenze dell'acquisizione del controllo di Sernam, BCP analizza l'aumento di capitale come una vendita e ritiene che, conformemente alla giurisprudenza *Banks* ⁽¹⁴⁾ e *SMI* ⁽¹⁵⁾, il recupero di un aiuto ipotetico non può gravare sulla Financière Sernam o sulla sua controllata Sernam Xpress.

2.7. OSSERVAZIONI DELLA FRANCIA

2.7.1. Sul rispetto della decisione Sernam 2

2.7.1.1. Sul rispetto della data limite per la vendita

(57) Le autorità francesi ritengono che l'offerta di acquisto, giuridicamente vincolante per l'acquirente, è stata presentata il 30 giugno 2005 e accettata lo stesso giorno dalla SNCF, rendendo l'accordo irrevocabile in base al diritto contrattuale francese.

2.7.1.2. Sul prezzo di vendita

(58) Le autorità francesi ritengono che la decisione *Sernam 2* non impedisca di vendere a un prezzo negativo e che, secondo la giurisprudenza, quest'ultimo possa costituire un prezzo di mercato.

(59) Secondo le autorità, gli attivi sono stati venduti al prezzo negativo di 57 milioni di EUR corrispondente all'importo della ricapitalizzazione di Sernam SA da parte della SNCF. Tale prezzo è stato migliore delle offerte indicative presentate inizialmente e ha costituito l'unica offerta proposta dal mercato alla SNCF; è stato inoltre convalidato da varie perizie indipendenti (ABN Amro, Oddo Corporate Finance/Paul Hastings, Commissione delle partecipazioni e dei trasferimenti).

(60) Secondo le autorità francesi, la ricapitalizzazione preliminare operata dalla SNCF; è soltanto una modalità di attuazione. La Commissione non può quindi far riferimento a tale ricapitalizzazione per contestare il valore di mercato degli attivi di Sernam, mentre l'esistenza di un prezzo di mercato escluderebbe che possa qualificarsi come aiuto per l'insieme del prezzo negativo.

2.7.1.3. Sulla vendita di attivi

(61) In risposta all'analisi della Commissione, in base alla quale la trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam sarebbe composta da due operazioni successive, ossia: 1) un trasferimento infragruppo dei beni patrimoniali in blocco di Sernam SA a Sernam Xpress (in questa fase controllata interamente controllata da Sernam SA), e 2) la vendita di Sernam Xpress alla Financière Sernam, corrispondente a uno *share deal* e

non a una vendita di attivi, le autorità francesi ritengono che si tratti di una scomposizione artificiosa e ingiustificata.

(62) In primo luogo, le operazioni di trasmissione corrisponderebbero a «un'operazione di conferimento-cessione» attuata mediante una ricapitalizzazione, ossia un'operazione inscindibile che sarebbe stata effettuata per due motivi: 1) il diritto francese non consentiva di procedere a una vendita degli attivi a un prezzo negativo, e 2) è opportuno assicurare che l'acquirente non abbia legami giuridici con la SNCF.

(63) Tenuto conto della sua situazione economica stabilmente passiva (le perdite accumulate negli ultimi quattro esercizi precedenti la cessione erano pari a 309,2 milioni di EUR), gli attivi di Sernam SA avrebbero avuto un valore globale negativo.

(64) Per conformarsi al divieto di vendita a un prezzo negativo previsto dal diritto francese e per assicurare la neutralità economica dell'operazione di cessione, il ricorso a esperti in caso di valore negativo degli attivi da cedere consisterebbe 1) nel prevedere che il prezzo pagato dall'acquirente sarà un prezzo simbolico e 2) nell'istituire un meccanismo inteso a risarcire l'acquirente (una partecipazione del venditore a un aumento di capitale prima della cessione o una rinuncia da parte del venditore dei crediti vantati nei confronti della società ceduta).

(65) Inoltre, per evitare che sia messa in discussione la validità dell'operazione da parte dei creditori di Sernam SA o che questi ultimi esercitino il loro diritto di opposizione, era opportuno unire agli attivi in blocco i passivi necessari per la continuazione dell'attività di Sernam. Una semplice vendita degli attivi non avrebbe consentito di unire i passivi.

(66) Era quindi opportuno procedere a un conferimento parziale degli attivi sottoposto al regime delle scissioni ai sensi degli articoli da L.236-16 a L.236-21 del codice di commercio francese. A questo proposito, le autorità francesi precisano che il conferimento equivarrebbe a una vendita in quanto implica anche un trasferimento di proprietà, essendo remunerato da titoli emessi dalla società beneficiaria del conferimento.

(67) Poiché in base all'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2*, l'acquirente non può avere legami giuridici con la SNCF, non era possibile effettuare il conferimento dei beni patrimoniali in blocco direttamente alla Financière Sernam in quanto, in tale caso, Sernam SA sarebbe diventata automaticamente, in seguito allo stesso conferimento, azionista della Financière Sernam. Ciò spiegherebbe il motivo per cui è stato effettuato un conferimento parziale degli attivi a Sernam Xpress seguito dalla cessione di Sernam Xpress alla Financière Sernam.

⁽¹⁴⁾ Sentenza della Corte del 20 settembre 2001, *Banks* (C-390/98, Racc. 2001, pag. I-6117).

⁽¹⁵⁾ Sentenza della Corte del 29 aprile 2004, *Germania/Commissione* (C-277/00, Racc. 2004, pag. I-3925).

(68) Secondo le autorità francesi, il conferimento parziale degli attivi a Sernam Xpress non costituisce in alcun caso un trasferimento infragruppo in quanto Sernam Xpress è una «scatola vuota» utilizzata per collocare i beni patrimoniali in blocco di Sernam SA all'unico scopo di consentire la loro cessione concomitante all'acquirente, ossia la società Financière Sernam, e non per continuare l'attività della società madre. Gli attivi sarebbero stati conferiti al loro valore di mercato a Sernam Xpress per la realizzazione dell'operazione. In ogni caso, il conferimento degli attivi avrebbe comportato un trasferimento di proprietà per il quale Sernam Xpress avrebbe emesso una parte dei 100 EUR di valore nominale. Secondo le autorità francesi, tale azione rappresenta il prezzo del valore effettivo degli attivi e dei passivi conferiti, dopo la ricapitalizzazione di 57 milioni di EUR.

(69) Le autorità francesi hanno allegato alle osservazioni formulate in risposta alla decisione di avvio del procedimento il parere del professore di diritto Nicolas Molfessis, secondo il quale il diritto francese non consentiva alla SNCF di cedere direttamente in blocco i beni patrimoniali di Sernam a Financière Sernam; le norme giuridiche applicabili obbligavano la SNCF a effettuare un'operazione di conferimento-cessione per rispettare i vincoli imposti dalla Commissione:

— poiché il diritto francese non contemplava il concetto stesso di vendita a un prezzo negativo, l'operazione non poteva essere effettuata al prezzo di mercato come imposto dalla Commissione, senza una ricapitalizzazione preliminare;

— poiché il diritto francese non contemplava il concetto di cessione del debito, e subordinava la cessione di contratto all'accordo preventivo di tutti i contraenti ceduti, accordo in pratica impossibile da ottenere, la cessione del passivo circolante necessario per la prosecuzione dell'attività imponeva il ricorso alla tecnica del conferimento parziale degli attivi per superare questo ostacolo. Il ricorso alla tecnica del conferimento parziale degli attivi imponeva l'inserimento di una società, Sernam Xpress, per rispettare la condizione dell'assenza di legami giuridici tra il cedente e il cessionario imposta dalla Commissione.

L'operazione attuata da Sernam deve essere equiparata a una cessione in blocco dei beni patrimoniali:

— l'operazione di conferimento-cessione, ben nota nella pratica, è stata equiparata dalla Corte di cassazione a una cessione degli attivi ogni volta che sono evidenti segni di una indivisibilità tra le due operazioni, il cui scopo è in definitiva il trasferimento degli attivi;

— tale indivisibilità risulta evidente con assoluta certezza nel caso in esame, in quanto le varie convenzioni firmate tra le parti fanno chiaramente emergere la volontà delle parti di considerare le varie operazioni interdipendenti tra loro e non aventi altro scopo se non la cessione degli attivi di Sernam a Financière Sernam.

(70) Secondo le autorità francesi, i beni patrimoniali di Sernam SA sono stati venduti in blocco a una società senza legami giuridici con la SNCF, a un prezzo negativo corrispondente a un prezzo di mercato, in seguito a una negoziazione di cessione condotta nel quadro di una gara d'appalto aperta, trasparente, incondizionata e non discriminatoria, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2*.

2.7.1.4. Sul carattere aperto e trasparente della procedura di selezione

(71) Per le autorità francesi, l'affermazione secondo cui il fascicolo trasmesso agli acquirenti potenziali degli attivi di Sernam SA non faceva riferimento alla vendita di Sernam Xpress ma alla vendita degli attivi di Sernam SA è materialmente falso. Inoltre, l'esigenza di una gara d'appalto aperta, trasparente e non discriminatoria non implica che si proceda a una nuova gara d'appalto dopo la ricapitalizzazione in quanto quest'ultima è solo il risultato diretto della gara d'appalto e del prezzo negativo che ne consegue.

2.7.1.5. Sul legittimo affidamento

(72) Le autorità francesi ritengono che, prevedendo esplicitamente la possibilità di procedere alla cessione dei beni patrimoniali in blocco di Sernam, la decisione *Sernam 2* avrebbe suscitato nella SNCF e nelle autorità francesi fondate speranze nel fatto che fossero autorizzate a procedere in tal senso. L'avvio del procedimento di esame degli aiuti di Stato era quindi in contrasto con il legittimo affidamento che le autorità francesi aveva posto nella decisione *Sernam 2*, a maggior ragione per il fatto che avevano agito in piena trasparenza con la Commissione, fornendole tutte le informazioni utili sulle modalità della cessione.

2.7.2. Sulle presunte manipolazioni avvenute nella valutazione degli attivi e dei passivi trasmessi da Sernam SA a Sernam Xpress

(73) Per quanto riguarda le presunte manipolazioni avvenute nella valutazione, le autorità francesi respingono in primo luogo l'abbuono di 22 milioni di EUR che sarebbe stato applicato alla valutazione degli attivi. In effetti, trattandosi di un'operazione di conferimento parziale degli attivi seguita da una cessione, le norme contabili applicabili avrebbero richiesto una valutazione non basata sul valore netto contabile come sostenuto dal primo denunciante, ma sui valori effettivi degli attivi e dei passivi

conferiti. Tali valori dovrebbero essere valutati in base al prezzo di mercato o a perizie indipendenti. Le norme contabili in vigore avrebbero dovuto essere applicate anche per la valutazione dei crediti d'imposta differiti. Per quanto riguarda la valutazione del portafoglio di marchi, essa si sarebbe basata su una stima effettuata dalla Commissione europea il 23 maggio 2001 in occasione di un conferimento della SNCF alla SCS Sernam.

- (74) In merito alla valutazione del passivo, le autorità francesi ritengono che sarebbero stati trasferiti soltanto i passivi necessari per il proseguimento dell'attività della società beneficiaria del conferimento. Inoltre, la valutazione della *badwill* corrisponderebbe unicamente alla trascrizione contabile del valore di mercato negativo di 57 milioni di EUR.

2.7.3. Sulla mancanza dell'obbligo di recupero dell'aiuto di 41 milioni di EUR di Sernam Xpress

- (75) Le autorità francesi sostengono che la distinzione tra *share deal* e *asset deal*, sulla quale si basano le motivazioni formulate dalla Commissione nel quadro delle cause SMI⁽¹⁶⁾ e CDA⁽¹⁷⁾, non sarebbe pertinente nel caso in esame.

2.7.3.1. Sulla scomposizione dell'operazione tra trasferimento infragruppo e *share deal*

- (76) Per i motivi descritti nei considerando da 61 a 70, le autorità francesi ritengono che le operazioni di trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam non costituiscono un trasferimento infragruppo seguito da uno *share deal*, ma una cessione di attivi a un terzo.

- (77) In subordine, sostengono che il prezzo di mercato di Sernam Xpress avrebbe necessariamente tenuto conto dell'esistenza del debito di 41 milioni di EUR se l'aiuto fosse stato trasferito. In questa ipotesi, il prezzo negativo sarebbe stato pari a 98 milioni di EUR (57 + 41). Orbene, il prezzo negativo «pagato» – in realtà percepito – dalla Financière Sernam sarebbe stato pari solo a 57 milioni di EUR. Il venditore avrebbe pertanto ottenuto un risparmio di 41 milioni di EUR, tuttavia avrebbe mantenuto il beneficio economico dell'aiuto. In questo contesto, fanno riferimento alla sentenza *Banks*.⁽¹⁸⁾

2.7.3.2. Sul rispetto delle condizioni delle sentenze CDA e SMI

- (78) Le autorità francesi sostengono che, nella sentenza emessa nella causa CDA, la Corte avrebbe ritenuto che

il fatto che la CDA proseguiva le attività delle imprese beneficiarie degli aiuti non permetteva, in quanto tale, di provare l'esistenza di una volontà di eludere gli effetti di un ordine di recupero⁽¹⁹⁾.

- (79) La Corte aveva precisato che non esisteva una volontà di eludere gli effetti dell'ordine di recupero in quanto un prezzo di acquisto conforme al mercato era stato pagato dalla CDA per rilevare taluni elementi dell'attivo della LCA.⁽²⁰⁾

- (80) Secondo le autorità francesi, poiché Sernam Xpress aveva acquisito la proprietà degli attivi e di una parte dei passivi di Sernam SA al loro valore di mercato, l'operazione non avrebbe trasferito a Sernam Xpress il godimento effettivo del vantaggio determinato dalla concessione dell'aiuto di 41 milioni di EUR. Inoltre, la Commissione non può fondatamente sostenere che, in seguito all'acquisto dei suoi attivi, Sernam SA resterebbe come una scatola vuota riguardo alla quale non sarebbe possibile ottenere la restituzione dell'aiuto dichiarato incompatibile. Tale argomento già formulato nella sentenza CDA era stato respinto dalla Corte⁽²¹⁾.

- (81) Le autorità francesi sottolineano che la cessione dei beni patrimoniali in blocco di Sernam SA era una possibilità espressamente prevista dalla Commissione. Il fatto per la SNCF di cedere i beni patrimoniali in blocco di Sernam, al prezzo di mercato a una società mediante una procedura aperta e trasparente, non poteva quindi in alcun caso essere considerato un'elusione di tale procedura.

- (82) In effetti, la Commissione stessa avrebbe affermato che tale elusione era esclusa «quando, oltre ad avvenire al prezzo di mercato, la cessione «in blocco» dei beni della società beneficiaria è operata nell'ambito di una procedura senza condizioni e aperta a tutti i concorrenti di tale società»⁽²²⁾.

- (83) Riguardo all'argomento della Commissione⁽²³⁾ secondo cui l'operazione avrebbe consentito non solo di mettere gli attivi al riparo come autorizzato dalla sentenza CDA, ma anche di creare una struttura che avrebbe permesso di finanziare nuovi investimenti come l'acquisto della società Coulonge, sarebbe sufficiente constatare che l'acquisizione della società Coulonge Services da parte di

⁽¹⁶⁾ Sentenza *Germania/Commissione* menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 15.

⁽¹⁷⁾ Sentenza del Tribunale del 19 ottobre 2005, *CDA Datenträger Albrechts/Commissione* (T-324/00, Racc. 2005, pag. II-4309).

⁽¹⁸⁾ Sentenza *CDA Datenträger Albrechts/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 15, punto 78.

⁽¹⁹⁾ Sentenza *CDA Datenträger Albrechts/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 15, punto 98.

⁽²⁰⁾ Sentenza *CDA Datenträger Albrechts/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 15, punto 99.

⁽²¹⁾ Sentenza *CDA Datenträger Albrechts/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 15, punto 100.

⁽²²⁾ Sentenza *Germania/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 13, punto 70; sentenza *CDA Datenträger Albrechts/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 15, punto 73.

⁽²³⁾ Considerando 128 della decisione di avvio del procedimento.

Sernam Xpress era stata effettuata contemporaneamente all'assunzione del controllo di Sernam Xpress da parte di BCP e che Sernam Xpress ha potuto sfruttare l'assunzione del controllo di BCP con un'iniezione di nuova liquidità per procedere all'acquisizione.

- (84) Pertanto, contrariamente ai dubbi espressi dalla Commissione, sarebbe rispettato anche quello che le autorità francesi identificano come «il terzo criterio» della sentenza CDA.

2.7.4. Sui nuovi aiuti a Sernam Xpress e/o Financière Sernam

- (85) Per quanto riguarda l'esistenza di nuovi aiuti nel protocollo d'intesa del 21 luglio 2005 (ricapitalizzazione da parte della SNCF per un importo di 57 milioni di EUR di Sernam SA; ricapitalizzazione da parte della SNCF per un importo di 2 milioni di EUR di Sernam Xpress; garanzie accordate dalla SNCF alla Financière Sernam; clausola risolutiva), le autorità francesi ritengono che, quando una vendita avviene a un prezzo di mercato all'esito di una gara d'appalto aperta e trasparente e per un costo inferiore a quello di una liquidazione, essa non comporta elementi di aiuto.
- (86) Inoltre, il prezzo negativo presentato dalla Financière Sernam corrisponde alle stime di esperti indipendenti.
- (87) Le autorità francesi precisano inoltre che la clausola risolutiva è stata inclusa nel protocollo d'intesa del 21 luglio 2005 su richiesta della Financière Sernam e al solo scopo di proteggerla contro il rischio di una decisione negativa della Commissione. Le autorità francesi ritengono che senza questo tipo di clausola non sarebbe stata possibile alcuna cessione e sostengono che la Commissione non aveva messo in discussione tale clausola in un caso precedente.⁽²⁴⁾

3. VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

3.1. RICHIAMO DELLA MOTIVAZIONE DELL'ARTICOLO 3 DELLA DECISIONE SERNAM 2

- (88) In via preliminare, la Commissione rammenta che il presente procedimento è stato avviato ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE⁽²⁵⁾, in quanto alla Commissione risultava che la Francia avesse applicato in maniera abusiva l'aiuto autorizzato a determinate condizioni con la decisione *Sernam 2*, e ciò dopo l'applicazione abusiva dell'aiuto autorizzato, sempre a determinate condizioni, con la decisione *Sernam 1*.

- (89) La Commissione ritiene opportuno rammentare i motivi che l'hanno indotta a imporre le condizioni di cui all'articolo 3 della decisione *Sernam 2*:⁽²⁶⁾

«[...] tenuto conto dell'applicazione abusiva dell'aiuto, come constatato in precedenza, e del prolungamento dei tempi del piano di ristrutturazione, la Commissione ritiene che Sernam debba fornire una contropartita particolare ritirandosi permanentemente dai settori di mercato sostanzialmente colpiti da sovracapacità, così da giustificare l'autorizzazione di una parte dell'aiuto in oggetto.

Infatti, la concessione di aiuti di Stato in mercati in sovracapacità strutturale o in declino avrebbe come conseguenza immediata di permettere ad un'impresa – che avrebbe dovuto cessare l'attività per il manifestarsi delle difficoltà – di occupare artificialmente quote di mercato estremamente ambite a detrimento di imprese concorrenti e finanziariamente sane. Quindi occorre evitare che l'aiuto abbia l'effetto indesiderabile di eliminare dal mercato ad alto indice di competizione le imprese finanziariamente sane a profitto di quelle che risultano incapaci di sopravvivere con i loro mezzi.

In quest'ottica, la Commissione ritiene che Sernam debba disimpegnarsi stabilmente dalle attività esercitate nei settori di mercato caratterizzati da sovracapacità, nel suo caso specifico, dal settore del trasporto a collettive/della messaggeria tradizionale su strada.

La Commissione ritiene che l'aver iniziato questo ritiro non sia sufficiente e che Sernam dovrà portare avanti questo processo in via permanente. È per questo che la Commissione reputa necessario imporre condizioni che 1) permetteranno a Sernam di procedere nel senso di una diversificazione innovativa verso un settore di mercato in pieno sviluppo (cioè non caratterizzato da sovracapacità) e 2) permetteranno, nei settori in sovracapacità, ristagno o declino, di sostituire i servizi prestati da Sernam con i servizi prestati da altri operatori (con il conseguente effetto di rendere disponibili le quote di mercato detenute da Sernam in questi segmenti).

[...]

La Commissione ricorda anche che, in caso di vendita della totalità di Sernam (attivo e passivo inclusi) previsto dalle autorità francesi, dovranno comunque essere rispettate le condizioni della decisione (subentro di altre imprese nella prestazione di servizi di trasporto stradale di Sernam e diversificazione delle attività di Sernam verso il trasporto ferroviario). Per contro, se Sernam [doveva] vendere i suoi beni patrimoniali in blocco, la Commissione ricorda che le due suddette condizioni relative alla sua ristrutturazione non saranno applicate, visto che Sernam non opererà più

⁽²⁴⁾ Decisione dell'8 luglio 2008 riguardante le misure che la Francia ha applicato a favore della Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNM), GU L 225 del 27 agosto 2009, pag. 180.

⁽²⁵⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

⁽²⁶⁾ Considerando da 208 a 217 della decisione *Sernam 2*.

nella sua veste giuridica attuale ed avrà ceduto le sue quote di mercato a beneficio dell'acquirente indipendente (che potrà de facto proseguire le attività di Sernam con l'attivo di Sernam).»

(90) La decisione *Sernam 2* prevede quindi due scenari di vendita diversi per Sernam SA: una vendita della totalità di Sernam (attivo e passivo inclusi), e una vendita limitata solo all'attivo. Nella prima ipotesi, la società che acquisisce gli attivi e i passivi è soggetta alle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della decisione *Sernam 2*; nella seconda ipotesi, tali condizioni non si applicano.

(91) È opportuno inoltre rammentare il contesto più ampio nel quale si inseriscono le decisioni *Sernam 1* e *Sernam 2* della Commissione. Sernam SA, società costantemente in passivo, beneficiava di aiuti di Stato al funzionamento, che riceveva dalla società madre, la SNCF, e che erano necessari per la sopravvivenza dell'impresa.

(92) Era necessario porre fine alla sopravvivenza artificiale di una società che occupava indebitamente quote di mercato, pur non essendo concorrenziale. Ne consegue che, da un lato, doveva terminare il processo di salvataggio regolare della società Sernam da parte dello Stato e, dall'altro lato, che le distorsioni della concorrenza create dai vari salvataggi dovevano scomparire o determinare l'adozione di misure compensative. Dovevano quindi essere recuperati i 41 milioni di EUR di aiuti illegali incompatibili, concessi alla società Sernam tra il 2001 e il 2004, e dovevano essere adottate misure compensative che avrebbero reso disponibili quote di mercato in cambio dei 503 milioni di EUR di aiuto alla ristrutturazione.

(93) Orbene, la Commissione constata in primo luogo che il modo in cui la Francia ha inteso eseguire la decisione del 2004 è direttamente in contrasto con gli obiettivi previsti. Infatti, le autorità francesi hanno continuato a concedere aiuti al funzionamento, sotto la parvenza dell'esecuzione della decisione, e si sono sforzate di garantire la continuità economica dell'impresa, senza rendere disponibili quote di mercato e tentando di rafforzare invece la posizione concorrenziale di quest'ultima.

(94) A questo punto, si dovrebbe procedere a un esame metodico dei mezzi utilizzati dalle autorità francesi per conseguire i loro obiettivi.

3.2. APPLICAZIONE ABUSIVA DELL'AIUTO AUTORIZZATO CON LA DECISIONE *SERNAM 2*

(95) Le autorità francesi confermano che le condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della decisione *Sernam 2* non sono state rispettate. La Commissione può pertanto limitarsi a verificare se la Francia ha rispettato le condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2*. Si rammenta che il paragrafo in questione è formulato nel seguente modo:

«Qualora Sernam venda in blocco i suoi beni patrimoniali entro il 30 giugno 2005 al prezzo di mercato ad una società non avente legami giuridici con la SNCF all'esito di una procedura trasparente ed aperta, le condizioni del paragrafo 1 non si applicano.»

(96) Come si dimostrerà in seguito, la Francia non ha rispettato tali condizioni.

3.2.1. La trasmissione delle attività non è stata effettuata il 30 giugno 2005

(97) Dalle osservazioni delle autorità francesi e del primo denunciante risulta che, il 30 giugno 2005, la direzione della SNCF ha soltanto accettato in linea di principio l'offerta della Financière Sernam. Il protocollo d'intesa che vincola tutte le parti coinvolte nella transazione è stato tuttavia firmato soltanto il 21 luglio 2005 e le varie operazioni di trasmissione sono state eseguite soltanto il 17 ottobre 2005.

(98) La Commissione conclude che la trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam non è avvenuta entro il 30 giugno 2005, come richiesto in base alla condizione stabilita dalla decisione *Sernam 2*. Questo motivo da solo sarebbe sufficiente per concludere che la Francia ha applicato in maniera abusiva l'aiuto autorizzato a determinate condizioni con la decisione *Sernam 2*.

3.2.2. La trasmissione delle attività non costituisce una vendita ⁽²⁷⁾

(99) Il contratto di vendita negli ordinamenti giuridici degli Stati membri dell'Unione europea si basa sui principi del diritto romano (*emptio venditio*). La vendita consiste nel trasferimento della proprietà di un bene contro il pagamento di un prezzo. Il prezzo deve essere, come sottolineato dal governo francese riguardo al diritto francese, un prezzo positivo.

(100) Una transazione con la quale una persona che intende trasmettere la proprietà di uno o più beni offre denaro alla persona che li acquista non costituisce una vendita, ma un tipo di contratto diverso.

(101) Nel caso in esame, la SNCF ha pagato 59 milioni di EUR, procedendo alla ricapitalizzazione, rispettivamente, di Sernam SA per 57 milioni di EUR e di Sernam Xpress per 2 milioni di EUR, e ha concesso varie garanzie alla Financière Sernam. Il pagamento di 2 milioni di EUR da parte della Financière Sernam a favore della SNCF e di Sernam SA neutralizza la ricapitalizzazione di Sernam Xpress, ma non gli altri elementi della transazione. Pertanto, il contratto concluso tra la SNCF e la Financière Sernam non può essere considerato un contratto di vendita. Le autorità francesi non hanno peraltro contestato

⁽²⁷⁾ La Commissione sottolinea che la questione di sapere se un contratto può essere considerato un contratto di vendita è indipendente dalla questione di sapere se la conclusione di un contratto corrisponde al comportamento di un operatore privato.

questa affermazione, spiegando che le varie operazioni di trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam non costituiscono una vendita in quanto il diritto francese non avrebbe consentito loro di effettuare una vendita che avrebbe portato a tale risultato.

- (102) Secondo la Commissione, il contratto concluso tra la SNCF e la Financière Sernam non costituisce una vendita. Per questo stesso motivo, non è stato rispettato l'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2* in quanto non si è verificata una vendita. Ne consegue che la Francia ha applicato in maniera abusiva l'aiuto autorizzato a determinate condizioni con la decisione *Sernam 2*.

3.2.3. La trasmissione delle attività non costituisce una vendita dei beni patrimoniali, ma una trasmissione della totalità di Sernam SA (attivo e passivo compresi)

- (103) Anche considerando che la trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam costituisca una vendita, il rispetto dell'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2* presuppone che tale vendita riguardi unicamente i beni patrimoniali, e non la totalità di Sernam (attivo e passivo inclusi), come risulta dal considerando 217 della decisione *Sernam 2*, menzionata nel considerando 89 della presente decisione.
- (104) Come indicato nella sezione 2.4., la trasmissione delle attività di Sernam SA da parte della SNCF alla Financière Sernam si basa sull'utilizzo da parte di Sernam SA della sua controllata interamente controllata, Sernam Xpress, alla quale sono stati trasmessi gli attivi di Sernam SA e i passivi di quest'ultima fatta eccezione per alcuni dei suoi debiti nei confronti della società madre, la SNCF. Prima del trasferimento, Sernam SA era stata ricapitalizzata dalla SNCF per un importo di 57 milioni di EUR e tale nuova liquidità è stata inclusa negli attivi trasferiti. Dopo aver effettuato il trasferimento, Sernam Xpress è stata a sua volta ricapitalizzata dalla SNCF per un importo di 2 milioni di EUR. Le azioni di Sernam Xpress sono state quindi vendute alla Financière Sernam per lo stesso importo (2 milioni di EUR).
- (105) Come indicato nella sezione 2.7.1.3., le autorità francesi giustificano l'operazione con il doppio vincolo imposto dal diritto francese e dalla decisione *Sernam 2*.
- (106) Sostengono che il risultato globale dell'operazione è identico a quello di una vendita dei beni patrimoniali. L'operazione dovrebbe quindi essere equiparata a una vendita dei beni patrimoniali in blocco di Sernam SA ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2*.
- (107) La Commissione è giunta a una conclusione diversa, per due motivi.

3.2.3.1. *La trasmissione consiste in un trasferimento in blocco degli attivi e dei passivi all'interno di un gruppo, seguito da una vendita delle azioni (share deal) della controllata che le ha ricevute*

- (108) L'operazione effettuata dalla SNCF ha consentito alla Financière Sernam di acquisire le azioni di Sernam Xpress, quindi di procedere a una vendita di azioni (*share deal*).
- (109) Certamente, in un primo tempo, la SNCF ha proceduto a un'operazione definita dal diritto francese, secondo le autorità francesi, un «conferimento parziale dell'attivo» (in realtà dell'attivo e del passivo). Ciononostante, anche se la si analizza isolatamente, l'operazione non può essere considerata una «vendita di beni patrimoniali a un terzo». Ha avuto luogo per un prezzo negativo di 57 milioni di EUR e quindi non costituisce una vendita (cfr. sezione 3.2.2.). Inoltre, riguarda non solo l'attivo, ma anche tutto il passivo, fatta eccezione per alcuni debiti di Sernam SA nei confronti della sua società madre, la SNCF. Si è trattato quindi della trasmissione della totalità di Sernam SA (attivo e passivo inclusi) e non di una vendita del solo attivo (cfr. anche la sezione 3.2.3.2.).
- (110) Infine, la trasmissione è stata effettuata a una controllata completamente controllata, ossia Sernam Xpress, un'entità *ad hoc* e destinata a ricevere l'attivo e il passivo di Sernam SA all'unico scopo di essere essa stessa rivenduta alla Financière Sernam. Il conferimento non è quindi stato effettuato a un'impresa terza e indipendente dalla SNCF.
- (111) In un secondo tempo, le azioni di Sernam Xpress sono state vendute alla Financière Sernam, e neppure in questo caso si tratta di una vendita dei beni patrimoniali a un terzo, ma di una trasmissione di azioni o *share deal* (e quindi di una trasmissione della totalità dell'impresa).
- (112) Pertanto, nessuna delle operazioni effettuate dalla SNCF costituisce una vendita dei beni patrimoniali in blocco di Sernam SA a una società senza legami giuridici con la SNCF e le condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2* non sono state rispettate.
- 3.2.3.2. *La trasmissione non è limitata ai beni patrimoniali, ma comprende la totalità di Sernam SA (attivo e passivo compresi)*
- (113) Il considerando 217 della decisione *Sernam 2*, menzionato nel considerando 89 della presente decisione, opera una chiara distinzione tra, da un lato, la vendita dei beni patrimoniali e, dall'altro lato, la vendita della totalità di Sernam SA (attivo e passivo compresi). Da tale considerando si desume chiaramente che se le autorità francesi

dovevano, come era loro intenzione al momento dell'adozione della decisione *Sernam 2*, procedere alla vendita della totalità di Sernam SA (attivo e passivo compresi), erano tenute a rispettare le condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della decisione *Sernam 2*.

(114) Il risultato delle varie operazioni di trasmissione è che la Financière Sernam, acquistando Sernam Xpress, ha acquisito la totalità dell'attivo e del passivo di Sernam SA al momento dell'adozione della decisione *Sernam 2*, con le seguenti eccezioni: da un lato, l'attivo è stato aumentato con i conferimenti di 57 milioni di EUR a favore di Sernam SA e di 2 milioni di EUR a favore di Sernam Xpress (cfr. anche la sezione 3.2.4. della presente decisione) e, dall'altro lato, il passivo è stato ridotto dell'importo del prestito di partecipazione contratto dalla società Sernam SA presso il gruppo SNCF, passivo derivante dalla risoluzione del contratto «IBM – GPS», e dell'importo dell'obbligo di rimborso dell'aiuto incompatibile di 41 milioni di EUR.

(115) Orbene, tali adeguamenti al margine non possono nascondere il fatto che la maggior parte dell'attivo e del passivo di Sernam SA è stato trasferito inizialmente a Sernam Xpress e quindi alla Financière Sernam.

(116) La trasmissione delle attività non costituisce quindi una vendita dei beni patrimoniali, ma una trasmissione della totalità di Sernam SA (attivo e passivo inclusi), con poche eccezioni. Ne consegue che, per questo motivo, non sono state rispettate le condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2*.

3.2.4. La trasmissione non è limitata ai beni patrimoniali posseduti da Sernam SA al momento della decisione *Sernam 2*, ma è stata aumentata di 59 milioni di EUR

(117) Per quanto riguarda i beni patrimoniali, la Commissione sottolinea inoltre che è stato aggiunto l'importo di 59 milioni di EUR con le ricapitalizzazioni di Sernam SA e di Sernam Xpress e che, sul piano economico, tenendo conto del pagamento di 2 milioni di EUR da parte della Financière Sernam, l'aggiunta è di 57 milioni di EUR. Tale aggiunta ai beni patrimoniali non è autorizzata dall'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2*.

3.2.5. La trasmissione delle attività non è stata effettuata mediante una procedura aperta e trasparente

(118) Le autorità francesi hanno organizzato in un primo tempo una procedura trasparente e aperta. Ciononostante, in esito a tale procedura, la SNCF non aveva ricevuto alcuna offerta vincolante.

(119) In seguito al fallimento della procedura trasparente e aperta, il contratto riguardante le varie operazioni di trasmissione delle attività di Sernam SA è stato concluso con la Financière Sernam. Poiché quest'ultima non aveva partecipato in quanto tale e in maniera autonoma alla procedura trasparente e aperta, in definitiva la trasmis-

sione delle attività non è avvenuta mediante una procedura trasparente e aperta.

(120) Anche per questo motivo, non sono state rispettate le condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2*.

3.2.6. Non è stata rispettata la finalità di una vendita dei beni patrimoniali

(121) La decisione *Sernam 2* spiega nel considerando 217 la finalità di una vendita dei beni patrimoniali nel seguente modo:

«Sernam [...] avrà ceduto le sue quote di mercato a beneficio dell'acquirente indipendente (che potrà de facto proseguire le attività di Sernam con l'attivo di Sernam).»

(122) La finalità di una vendita dei beni patrimoniali era quindi cedere quote di mercato e i beni patrimoniali di Sernam SA, nonché consentire a un terzo di utilizzare i beni patrimoniali. La vendita dei beni patrimoniali era intesa quindi a interrompere l'attività economica di Sernam SA.

(123) Orbene, nel caso in esame, Sernam SA è stata acquisita nella sua totalità dai suoi dirigenti, raggruppati nella futura Financière Sernam. La continuità economica è totale; inoltre, l'impresa si trova affrancata da una parte considerevole del suo debito e ha ricevuto nuovo capitale per un importo di 59 milioni di EUR, di cui 57 milioni di EUR restano economicamente a carico della SNCF. Pertanto, oltre al fatto che non rispetta le condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2*, l'operazione effettuata non consente di conseguire gli obiettivi perseguiti da tale decisione, comportando invece per l'entità economica un rafforzamento che può aggravare le distorsioni della concorrenza che le misure imposte dalla decisione intendevano attenuare.

3.2.7. Gli argomenti presentati dalla rancia non consentono di dimostrare il rispetto dell'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2*

(124) L'argomento della Francia secondo il quale le operazioni considerate nel complesso equivarrebbero a una vendita dei beni patrimoniali in blocco non può essere accettato. Infatti, per sua natura, la prima caratteristica della vendita dei beni patrimoniali in blocco è il fatto di non essere basata su una vendita di azioni. Pertanto, la Commissione non può accettare l'argomento secondo il quale vari atti giuridici diversi (conferimento parziale di attivo e passivo, quindi *share deal*) equivarrebbero a un determinato atto giuridico (vendita dei beni patrimoniali) poiché uno degli atti giuridici effettivamente eseguiti costituisce la negazione dell'atto giuridico richiesto.

(125) Allo stesso modo, non può essere accettato l'argomento secondo il quale una vendita diretta dei beni patrimoniali di Sernam SA alla Financière Sernam non è possibile nel diritto francese. In primo luogo, è opportuno rammentare che la decisione *Sernam 2* lasciava alla Francia due modi alternativi per eseguire la decisione. Supponendo

che la vendita dei beni patrimoniali fosse inapplicabile, le autorità francesi potevano comunque eseguire la decisione ricorrendo alla possibilità prevista dall'articolo 3, paragrafo 1, della decisione *Sernam 2* (limitazione delle attività proprie di Sernam SA al solo inoltro di messaggeria per via ferroviaria, poiché il trasporto su strada è dato in subappalto). In secondo luogo, se i creditori terzi si erano davvero opposti a una vendita a un prezzo negativo, Sernam SA avrebbe potuto essere oggetto di una procedura collettiva, in modo tale che la vendita dei beni patrimoniali avrebbe potuto essere effettuata nel quadro di tale procedura.

(126) Infine, se le autorità francesi dimostrassero l'esistenza di difficoltà a eseguire la decisione *Sernam 2*, dovrebbero rivolgersi alla Commissione per giungere, d'intesa con essa, a una soluzione riguardante un altro schema in virtù del principio della cooperazione leale di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea (TUE). Anche se il 24 novembre 2004 le autorità francesi hanno reso visita alla Commissione e le hanno scritto ufficialmente il 21 dicembre 2004 per informarla della scelta di vendere i beni patrimoniali in blocco, senza descriverne gli elementi essenziali, è opportuno sottolineare che la Francia non ha mai notificato alla Commissione una modifica del piano di ristrutturazione approvato a determinate condizioni da quest'ultima nella decisione *Sernam 2*. Orbene, la sezione 3.2.3. degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ⁽²⁸⁾ conferma che uno Stato membro non può modificare un piano di ristrutturazione senza informarne la Commissione e ottenerne l'approvazione preventiva.

(127) Orbene, la Commissione non ha mai dato il suo consenso alla trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam attuata dalla Francia.

3.2.8. Conclusione: la Francia non ha rispettato l'articolo 3 della decisione *Sernam 2* e ha applicato in maniera abusiva l'aiuto di 503 milioni di EUR

(128) In conclusione, la Commissione è del parere che non sia stato rispettato l'articolo 3 della decisione *Sernam 2*. Ne consegue che l'aiuto alla ristrutturazione di 503 milioni di EUR autorizzato a determinate condizioni con la decisione *Sernam 2* è stato applicato in maniera abusiva.

3.2.9. L'aiuto di 503 milioni di EUR è incompatibile con il mercato interno

(129) Poiché è stato utilizzato dal beneficiario in violazione della decisione *Sernam 2*, l'aiuto di 503 milioni di EUR non è compatibile con il mercato interno sulla base di tale decisione.

(130) Secondo la giurisprudenza della Corte, spetta allo Stato membro invocare i motivi di compatibilità di un aiuto.

Poiché la Francia non ha invocato alcun motivo di compatibilità, la Commissione conclude che l'aiuto di 503 milioni di EUR è incompatibile con il mercato interno e deve essere recuperato, maggiorato degli interessi a decorrere dalla data della sua messa a disposizione.

(131) Il recupero deve essere effettuato presso la Financière Sernam e le sue controllate, in particolare Sernam Services e Aster, che attualmente proseguono l'attività economica che ha beneficiato dell'aiuto, inizialmente esercitata da Sernam SA (attualmente liquidata) e quindi da Sernam Xpress (il cui patrimonio è stato assorbito dalla Financière Sernam in seguito a una trasmissione universale del patrimonio). In effetti, va considerato, in primo luogo, che Sernam Xpress ha rilevato tutti gli elementi dell'attivo e una parte del passivo di Sernam SA in seguito a una transazione avvenuta all'interno del gruppo. Sernam Xpress ha quindi continuato l'attività economica di Sernam SA (cfr. anche la descrizione dettagliata nella sezione 3.3.). Successivamente, in seguito alla trasmissione universale del patrimonio, la Financière Sernam ha costituito il successore giuridico di Sernam Xpress. Infine, la Financière Sernam e le sue controllate, in particolare Sernam Service e Aster, hanno proseguito l'attività di Sernam SA e di Sernam Xpress e continuano quindi a beneficiare dell'aiuto di 503 milioni di EUR inizialmente concesso a Sernam SA.

3.3. IL RECUPERO DELL'AIUTO DI 41 MILIONI DI EUR

(132) L'aiuto di Stato di 41 milioni di EUR che doveva essere recuperato dalla Francia presso il suo beneficiario in virtù della decisione *Sernam 2* è stato iscritto al passivo della liquidazione della società Sernam SA.

(133) Le autorità francesi ritengono che in base all'articolo 4 della decisione *Sernam 2*, la trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam all'esito di una procedura da esse definita trasparente e aperta avrebbe come conseguenza la limitazione dell'obbligo di recupero alla sola società Sernam SA.

(134) L'articolo 4 della decisione *Sernam 2* è formulato nel seguente modo:

«La vendita dell'intera impresa Sernam o di alcune sue parti deve essere effettuata al prezzo di mercato e all'esito di una procedura trasparente ed aperta a tutti i suoi concorrenti. In queste condizioni, il rimborso dell'aiuto di 41 milioni di EUR incombe all'impresa Sernam se questa continua ad esistere.»

(135) L'articolo 4 opera una distinzione a seconda che vi sia o meno un'interruzione dell'attività economica di Sernam. Nell'ipotesi di una cessazione di tale attività, non si deve effettuare il recupero presso coloro che hanno rilevato i beni patrimoniali al prezzo di mercato nel quadro di una procedura trasparente e aperta.

⁽²⁸⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

(136) La Commissione sottolinea inoltre che, nella loro giurisprudenza, la Corte e il Tribunale attribuiscono un'importanza determinante a questi stessi fattori.

(137) La sentenza *SMI* ⁽²⁹⁾ distingue due ipotesi in caso di vendita di attività che hanno beneficiato di un aiuto, ossia la vendita delle quote societarie dell'impresa, in seguito alla quale l'impresa che ha beneficiato degli aiuti conserva la sua personalità giuridica (*share deal*), e la vendita della totalità o di parte dei beni patrimoniali dell'impresa a un'altra impresa, in seguito alla quale l'attività economica che ha beneficiato dell'aiuto non viene più esercitata dalla stessa persona giuridica (*asset deal*).

(138) Per quanto riguarda il *share deal*, la Corte ha stabilito che: ⁽³⁰⁾

«[...] quando un'impresa che ha beneficiato di un aiuto di Stato illegittimo viene acquistata al prezzo di mercato, vale a dire al prezzo più elevato che un investitore privato operante in normali condizioni di concorrenza era disposto a pagare per tale società nella situazione in cui essa si trovava, in particolare dopo aver fruito di aiuti statali, l'elemento di aiuto è stato valutato al prezzo di mercato e incluso nel prezzo di acquisto. In tali circostanze, non si può ritenere che il compratore abbia fruito di un vantaggio rispetto agli altri operatori del mercato (v., in tal senso, sentenza 20 settembre 2001, causa C 90/98, *Banks*, pag. I 6117, punto 77).

Con riferimento alla presente fattispecie, l'impresa alla quale gli aiuti di Stato illegittimi sono stati concessi conserva la sua personalità giuridica e continua ad effettuare, per suo conto, le attività sovvenzionate dagli aiuti di Stato. Pertanto normalmente tale impresa conserva il vantaggio concorrenziale legato ai detti aiuti ed è quindi essa che dev'essere obbligata a rimborsare un importo pari a quello di questi ultimi. [...]»

(139) Per quanto riguarda l'*asset deal*, la Corte prosegue nel seguente modo: ⁽³¹⁾

«Certamente, non si può escludere che, nell'ipotesi in cui vengano create società di salvataggio al fine di proseguire una parte delle attività dell'impresa beneficiaria degli aiuti, quando quest'ultima sia soggetta a procedura fallimentare, le dette società possano essere eventualmente anch'esse tenute al rimborso degli aiuti in questione, qualora fosse accertato che esse continuano effettivamente a godere del vantaggio concorrenziale corrispondente al beneficio dei detti aiuti. Ciò potrebbe infatti accadere, in particolare, qualora tali società procedano all'acquisto dei beni patrimoniali

della società in liquidazione senza versare in corrispettivo un prezzo conforme alle condizioni del mercato o qualora venga accertato che la creazione di tali società ha avuto come effetto l'elusione dell'obbligo di restituzione di tali aiuti.»

(140) La stessa distinzione si trova nella sentenza *Seleco* ⁽³²⁾, nella quale la Corte ribadisce che la Commissione può dover esigere che il recupero non si limiti all'impresa originaria ma si estenda all'impresa che continui l'attività dell'impresa originaria utilizzando i mezzi di produzione trasferiti, laddove certi elementi del trasferimento permettano di constatare una continuità economica tra le due imprese. La Corte ha inoltre riconosciuto la pertinenza dei seguenti indicatori per stabilire una continuità economica: l'oggetto del trasferimento (attivi e passivi, continuità della forza lavoro, attivi *bundled*), il prezzo del trasferimento, l'identità degli azionisti o dei proprietari dell'impresa acquirente e di quella originaria, il momento in cui il trasferimento è realizzato (dopo l'inizio delle indagini, dell'avvio del procedimento o della decisione finale) o infine la logica economica dell'operazione. ⁽³³⁾

(141) Sembra opportuno sottolineare inoltre che le vendite dei beni patrimoniali nelle cause *SMI* e *Seleco* sono state effettuate nel quadro di una procedura collettiva, sotto la vigilanza di un giudice. Riguardavano solo una parte dei beni patrimoniali delle imprese sottoposte alla procedura collettiva. Inoltre, secondo la Corte, non era stato stabilito che non corrispondevano a condizioni di mercato.

(142) Il tribunale ha analizzato un *asset deal* nella sentenza *CDA* ⁽³⁴⁾ e in particolare ha verificato se vi fossero nel caso in esame indicazioni che consentissero di stabilire un'elusione dell'ordine di recupero con una vendita parziale dei beni patrimoniali. Il Tribunale ha ritenuto che tale volontà non era stata accertata dalla Commissione nel caso in esame e che la *CDA* non conservava il godimento effettivo del vantaggio concorrenziale legato al beneficio degli aiuti concessi. Il Tribunale ha basato questa constatazione su due elementi di fatto, ossia la vendita era limitata a una parte degli attivi, venduti in blocco, e tale modo di procedere (ossia la vendita in blocco) ha permesso di ottenere una somma più elevata di quella che sarebbe stata ottenuta vendendo separatamente gli elementi dell'attivo di cui si tratta.

(143) È opportuno quindi esaminare la trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam alla luce dei criteri definiti dalla Corte e dal Tribunale per stabilire se si deve estendere il recupero alla Financière Sernam e alle sue controllate, Sernam Services e Aster.

⁽²⁹⁾ Sentenza *Germania/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 13.

⁽³⁰⁾ Sentenza *Germania/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 13, punti 80 e 81.

⁽³¹⁾ Sentenza *Germania/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 13, punto 86.

⁽³²⁾ Per lo *share deal*, cfr. sentenza della Corte dell'8 maggio 2003, *Italia e SIM 2 Multimedia/Commissione*, C-328/99 e C-399/00, Racc. 2003, pag. I-4035, punto 83: «è vero che la vendita di azioni di una società beneficiaria di un aiuto illegittimo da un azionista a un terzo non influisce sull'obbligo di recupero», per l'*asset deal*, cfr. i punti da 66 a 85 della stessa sentenza.

⁽³³⁾ Sentenza *Italia e SIM 2 Multimedia/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 32, punti 77 e 78.

⁽³⁴⁾ Sentenza *CDA Datenträger Albrechts/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 15.

- (144) Per quanto riguarda in primo luogo il trasferimento della totalità dell'attivo e del passivo, fatta eccezione per tre passivi finanziari (prestito di partecipazione contratto dalla società Sernam SA presso il gruppo SNCF, passivo inerente alla risoluzione del contratto «IBM – GPS», obbligo di rimborso dell'aiuto incompatibile di 41 milioni di EUR) di Sernam SA nei confronti di Sernam Xpress, la Commissione osserva che il trasferimento riguardava la totalità dell'impresa (cfr. sezione 3.2.3.). Esiste quindi una continuità economica tra Sernam SA e Sernam Xpress. Ciò distingue il caso in esame dai fatti che hanno determinato le sentenze *SMI*, *Seleco* e *CDA*, che riguardavano soltanto la vendita di una parte degli attivi. Inoltre, il trasferimento è avvenuto all'interno di un gruppo. È stato effettuato dopo una decisione finale della Commissione che ordinava il recupero dell'aiuto e la sua unica logica economica è consentire il proseguimento delle attività di Sernam 2, senza dover rispettare le condizioni imposte dall'articolo 3 della decisione *Sernam 2*. Sono quindi presenti tutti i criteri per dimostrare la continuità economica ai sensi della decisione e della sentenza *Seleco*.
- (145) La Commissione ritiene che il trasferimento a Sernam Xpress non corrisponda alle condizioni di mercato. Il trasferimento a Sernam Xpress è stato effettuato a un prezzo negativo e non è il risultato di una procedura trasparente e aperta (cfr. sezione 3.2.5.). Al prezzo negativo di 57 milioni di EUR, che è concepito come un aiuto al funzionamento che consente di coprire le perdite di Sernam Xpress per il periodo dal 2005 al 2008, ⁽³⁵⁾ si aggiunge la rinuncia al credito vantato dalla SNCF nei confronti di Sernam SA per un importo di 38,5 milioni di EUR (cfr. considerando 27). Infine, la Commissione osserva inoltre che il passivo che resta in Sernam SA è costituito da debiti verso terzi e non verso la SNCF. Con l'apporto di capitale di 57 milioni di EUR, la SNCF ha consentito a Sernam Xpress, almeno per il periodo dal 2005 al 2008, di pagare tali crediti nella loro totalità. Se, per contro, la SNCF avesse venduto unicamente i beni patrimoniali a un prezzo positivo, i debiti di Sernam SA nei confronti di terzi sarebbero stati pagati soltanto fino a un importo pari a quello dei ricavi della vendita. Si tratta di un'ulteriore indicazione del fatto che l'equilibrio contrattuale tra la SNCF e la Financière Sernam non corrisponde alle condizioni di mercato.
- (146) Si deve inoltre constatare che il prezzo negativo di 57 milioni di EUR è più elevato della migliore offerta ricevuta in occasione della gara d'appalto infruttuosa, che era stata un prezzo negativo di 56,4 milioni di EUR (offerta seconda tornata [candidato 5]).
- (147) Il trasferimento ha consentito a Sernam Xpress di eludere l'ordine di recupero di 41 milioni di EUR che incombeva a Sernam SA e di continuare le attività di Sernam SA
- senza dover rimborsare l'aiuto e senza dover rispettare le condizioni di cui all'articolo 3 della decisione *Sernam 2*.
- (148) Per questi motivi, la Commissione giunge alla conclusione che il trasferimento delle attività di Sernam SA a Sernam Xpress ha avuto la conseguenza che Sernam Xpress ha conservato il godimento effettivo del vantaggio concorrenziale legato al beneficio degli aiuti concessi. Infatti, vi è stata continuità economica tra le due imprese e il trasferimento corrisponde a un'elusione dell'ordine di recupero imposto a Sernam SA.
- (149) Come spiegato nelle sentenze *SMI* e *Seleco*, la vendita di azioni di una società beneficiaria di un aiuto illegittimo da un azionista a un terzo non influisce sull'obbligo di recupero presso la società beneficiaria. Pertanto, la vendita di quote societarie di Sernam Xpress alla Financière Sernam non ha avuto la conseguenza di affrancare Sernam Xpress dall'obbligo di rimborsare l'aiuto di 41 milioni di EUR.
- (150) In seguito alla fusione tra Sernam Xpress e la Financière Sernam, l'obbligo di recupero è stato trasferito alla Financière Sernam. Inoltre, quest'ultima e le sue controllate, in particolare Sernam Services e Aster, hanno proseguito l'attività di Sernam SA e di Sernam Xpress e continuano quindi a beneficiare dell'aiuto di 41 milioni di EUR inizialmente concesso a Sernam SA.
- (151) Inoltre, per i motivi indicati al punto 3.4, devono essere respinti gli argomenti che le autorità francesi hanno tratto dall'applicazione del principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato.

3.4. SUI NUOVI AIUTI CONCESSI A SERNAM XPRESS

- (152) Il protocollo d'intesa del 21 luglio 2005 prevede alcune misure, che potrebbero costituire nuovi aiuti (cfr. considerando 36). La Commissione deve verificare se tali misure costituiscono nuovi aiuti e se, eventualmente, gli aiuti possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno.
- (153) Secondo le autorità francesi, tutte le misure in questione sarebbero conformi al principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato. La SNCF avrebbe trasmesso le attività di Sernam SA alla società che ha presentato l'offerta migliore ricevuta nel quadro di una gara d'appalto trasparente e aperta, e tale offerta, anche se consiste in un prezzo negativo, sarebbe meno costosa per lo Stato azionista rispetto alla liquidazione di Sernam.

⁽³⁵⁾ Cfr. relazione di ABN Amro trasmessa dalle autorità francesi e descritta nella parte 2.5.8.2 della decisione di avvio del procedimento, pag. 47.

- (154) La Commissione ritiene che in una situazione di recupero dell'aiuto, non si debba applicare il principio dell'investitore privato. In caso di recupero di un aiuto, lo Stato agisce in base agli obblighi ad esso spettanti in virtù del diritto dell'Unione e non in quanto Stato azionista.
- (155) La Commissione osserva inoltre che l'articolo 3, paragrafo 2, della decisione *Sernam 2* ha concepito la vendita dei beni patrimoniali come un equivalente delle misure compensative imposte dall'articolo 3, paragrafo 1. In base al punto 40 degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ⁽³⁶⁾, la cessione di un'attività in perdita non può essere considerata una misura compensativa. Il prezzo negativo concordato tra la SNCF e la Financière Sernam dimostra che si tratta della cessione di un'attività in perdita, che non può essere l'equivalente di una misura compensativa. Nel caso in esame, il prezzo negativo corrisponde a un aiuto al funzionamento all'impresa, che per sua natura non può quindi ridurre le distorsioni della concorrenza.
- (156) Inoltre, se si dovesse accettare la posizione difesa dalla Francia, la Francia potrebbe eludere il proprio obbligo di recuperare presso Sernam SA e qualsiasi società che continua la sua attività economica l'aiuto di 41 milioni di EUR dichiarato incompatibile dalla decisione *Sernam 2* e l'aiuto di 503 milioni di EUR applicato in maniera abusiva. Tale risultato sarebbe in palese contrasto con la giurisprudenza della Corte, secondo la quale lo Stato membro è invitato a perseguire il recupero dell'aiuto senza ritardo facendo ricorso a tutti i mezzi giuridici disponibili, ivi compresi il sequestro degli attivi dell'impresa e, se necessaria, la messa in liquidazione di quest'ultima, ove essa non sia in misura di procedere al rimborso in questione. ⁽³⁷⁾
- (157) L'accettazione della posizione difesa dalla Francia comporterebbe inoltre una discriminazione tra un'impresa privata e un'impresa pubblica. Mentre lo Stato dovrebbe perseguire il recupero presso l'impresa privata, se necessario mettendola in liquidazione, l'impresa pubblica potrebbe sfuggire a tale sorte alla sola condizione che sarebbe più economico per lo Stato venderla a un prezzo negativo anziché recuperare gli aiuti illegali e incompatibili da essa ricevuti.
- (158) Per questi motivi, la Commissione ritiene che il principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato non possa essere invocato dalla Francia per sottrarre le misure previste dal protocollo d'intesa del 21 luglio 2005 alla nozione di aiuto di Stato.
- (159) Si deve quindi stabilire se le misure in questione hanno conferito un vantaggio a Sernam Xpress o alla Financière

Sernam. Poiché in seguito queste due imprese si sono fuse, non è necessario distinguere tra i vantaggi concessi all'una o all'altra di esse. Gli altri tre criteri per stabilire la presenza di un aiuto sono soddisfatti: le misure sono accordate con le risorse di un'impresa pubblica, la SNCF; la SNCF costituisce un ente di diritto pubblico (EPIC) sottoposto a un rigoroso controllo da parte dello Stato; anche il conferimento del vantaggio è quindi imputabile allo Stato. Poiché Sernam Xpress/la Financière Sernam erano attive nel settore dei trasporti stradali, che è aperto alla concorrenza nell'Unione europea, il vantaggio rischia di creare distorsioni della concorrenza e incide sugli scambi tra gli Stati membri.

3.4.1. Sulla ricapitalizzazione di 57 milioni di EUR di Sernam SA da parte della SNCF

- (160) Con la ricapitalizzazione di 57 milioni di EUR di Sernam SA da parte della SNCF, Sernam SA ha ricevuto un considerevole vantaggio finanziario, di cui non dispongono i suoi concorrenti. In seguito, tale vantaggio è stato trasferito con l'altro attivo e passivo a Sernam Xpress.

3.4.2. Sulla ricapitalizzazione di 2 milioni di EUR di Sernam Xpress da parte della SNCF

- (161) Con la ricapitalizzazione di 2 milioni di EUR di Sernam Xpress da parte della SNCF, Sernam Xpress ha ricevuto un considerevole vantaggio finanziario, di cui non dispongono i suoi concorrenti. Tuttavia, la Commissione sottolinea che la SNCF ha ricevuto dalla Financière Sernam un pagamento di 2 milioni di EUR, che neutralizza la ricapitalizzazione di 2 milioni di EUR, che pertanto non ha conferito alcun vantaggio.

3.4.3. Sulla rinuncia dei crediti vantati dalla SNCF nei confronti di Sernam SA

- (162) Come spiegato nel considerando 33, la trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam non comprende due crediti vantati dalla SNCF nei confronti di Sernam SA per un importo di 38,5 milioni di EUR. Rinunciando a tali crediti, la SNCF conferisce un vantaggio di importo equivalente a Sernam Xpress/la Financière Sernam.

3.4.4. Sulle garanzie concesse dalla SNCF

- (163) Al momento della trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam, la SNCF ha concesso le seguenti garanzie:

— si è impegnata a completare entro un termine stabilito la preparazione di un sito particolare (Valenton) necessario per l'utilizzo del TBE, pena il pagamento di un'ammenda di 1 milione di EUR in caso di ritardo;

⁽³⁶⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

⁽³⁷⁾ Sentenza *Italia e SIM 2 Multimedia/Commissione*, menzionata in precedenza nella nota a piè di pagina 32, punto 69.

- si è impegnata a coprire un eventuale aumento degli affitti delle nuove sedi operative, con un limite di una differenza massima di 3 milioni di EUR;
- ha prorogato di tre anni il diritto di rientro di [...] ferrovieri distaccati all'interno di Sernam;
- ha prorogato di tre anni un protocollo societario che garantisce a [...] dipendenti di Sernam un reinquadramento all'interno della SNCF in caso di licenziamento (da parte di Sernam);
- la SNCF ha garantito «la continuità del treno completo espresso (TBE)»⁽³⁸⁾ e l'accesso al TBE⁽³⁹⁾. A tale titolo, la SNCF ha pagato 3 milioni di EUR a Sernam Xpress.
- (164) Per quanto riguarda le prime due garanzie, è evidente che conferiscono un vantaggio a Sernam Xpress/alla Financière Sernam. Infatti, in mancanza di queste due garanzie, Sernam Xpress/la Financière Sernam avrebbero dovuto sostenere i costi in questione.
- (165) Riguardo alle garanzie relative al TBE, la Commissione ritiene che riducano in misura considerevole il rischio di Sernam Xpress/della Financière Sernam. Conferiscono quindi loro un vantaggio.
- (166) Secondo la Francia, della garanzia accordata ai ferrovieri avrebbe in realtà beneficiato la SNCF. Infatti, la SNCF avrebbe distaccato alcuni ferrovieri all'interno di Sernam SA. Tali ferrovieri, il cui costo era sostenuto da Sernam SA, avrebbero avuto il diritto di essere reintegrati nella SNCF su semplice richiesta. Tenuto conto dei timori che una privatizzazione poteva suscitare, la SNCF ha quindi prorogato il periodo durante il quale i ferrovieri potevano esercitare tale diritto per evitare un loro rientro in massa che sarebbe stato più oneroso per la SNCF.
- (167) La Commissione ritiene che in mancanza di tale garanzia, i ferrovieri avrebbero molto probabilmente richiesto il loro reintegro nella SNCF al momento della trasmissione delle attività. Sernam Xpress avrebbe dovuto sostituirli con nuovi dipendenti con statuto privato. La Commissione ritiene verosimile nel caso in esame che la retribuzione dei nuovi dipendenti sarebbe stata meno elevata di quella dei ferrovieri in questione, compensando il costo supplementare derivante per Sernam Xpress dalla loro esperienza più limitata o da difficoltà ad assumere un numero considerevole di nuovi dipendenti in pochissimo tempo.
- (168) Riguardo alla proroga della garanzia di un reinquadramento per un periodo di tre anni, la Francia ritiene che essa costituisca un diritto individuale conferito ad alcuni dipendenti dalla SNCF. Né la Financière Sernam, né Sernam Xpress avrebbero partecipato a tale accordo.
- (169) La Commissione non condivide questa analisi. Infatti, la garanzia rende più allettante restare impiegati nella Sernam Xpress nel periodo in questione, senza che Sernam Xpress debba sostenere alcun costo supplementare.
- (170) La Commissione conclude che le garanzie concesse dalla SNCF nel protocollo del 21 luglio 2005, fatta eccezione per la garanzia per i ferrovieri, conferiscono un vantaggio a Sernam Xpress/alla Financière Sernam.
- (171) Mentre il valore delle prime tre garanzie è facilmente quantificabile (1 milione di EUR, 3 milioni di EUR e 3 milioni di EUR rispettivamente), lo stesso non vale per la garanzia di reinquadramento dei dipendenti. La Francia dovrebbe stabilire l'aumento di retribuzione che Sernam Xpress/la Financière Sernam avrebbe dovuto accordare ai dipendenti in mancanza di tali garanzie per conseguire lo stesso obiettivo.

3.4.5. Sul prezzo di vendita

- (172) Nel considerando 164 della decisione di avvio del procedimento, la Commissione aveva espresso dubbi riguardo al fatto che il prezzo negativo «pagato» dalla Financière Sernam corrispondesse al valore di mercato. A questo proposito, la Commissione osserva che nel frattempo è stata realizzata una fusione tra Sernam Xpress e la Financière Sernam e che un possibile aiuto alla Financière Sernam consistente in un prezzo negativo troppo elevato non avrebbe superato i 57 milioni di EUR di aiuto ricevuti da Sernam Xpress come nuovo aiuto. Pertanto, non è più necessario pronunciarsi sulla questione di un possibile aiuto all'acquirente.

3.4.6. Conclusione sulla presenza di nuovi aiuti

- (173) Le misure del protocollo d'intesa del 21 luglio 2005 descritte nella presente sezione 3.4 costituiscono nuovi aiuti per Sernam Xpress/la Financière Sernam.

3.4.7. Incompatibilità con il mercato interno e recupero

- (174) Secondo la giurisprudenza della Corte, spetta allo Stato membro invocare i motivi di compatibilità di un aiuto. Poiché la Francia non ha invocato alcun motivo di compatibilità, la Commissione conclude che tali aiuti sono incompatibili con il mercato interno e debbano essere recuperati, maggiorati degli interessi.

- (175) Il recupero deve essere effettuato presso la Financière Sernam e le sue controllate, in particolare Sernam Service e Aster, che attualmente proseguono l'attività economica che ha beneficiato dell'aiuto, in precedenza svolta da Sernam Xpress (sorta dalla fusione con la Financière Sernam).

⁽³⁸⁾ Considerando da 72 a 74 della decisione di avvio del procedimento.

⁽³⁹⁾ Considerando da 75 a 77 della decisione di avvio del procedimento.

3.5. SULLA CLAUSOLA RISOLUTIVA

- (176) Il protocollo d'intesa del 21 luglio 2005 prevede una clausola risolutiva in caso di decisione negativa della Commissione europea entro i cinque anni successivi alla conclusione del protocollo d'intesa. Anche tale clausola potrebbe costituire un nuovo aiuto. Tuttavia, in questa ipotesi, il rimedio consisterebbe nella sua inapplicabilità. Poiché la clausola è in effetti rimasta inapplicata, tale risultato è stato conseguito. Non è quindi necessario analizzare ulteriormente la clausola in questione.

3.6. SULL'AFFIDAMENTO LEGITTIMO

- (177) L'argomento invocato dalle autorità francesi, secondo il quale le iniziative (come la loro visita alla Commissione il 24 novembre 2004 e la loro lettera del 21 dicembre 2004) intraprese in buona fede presso la Commissione in ottemperanza al loro dovere di cooperazione avrebbero suscitato un affidamento legittimo nella conformità della trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam con la decisione *Sernam 2* e con il diritto dell'Unione, non può essere accolto.

- (178) Infatti, le informazioni comunicate dalla Francia si limitavano a informare la Commissione della scelta di vendere i beni patrimoniali in blocco senza descrivere gli elementi essenziali dell'operazione di trasferimento dei beni patrimoniali di Sernam SA. In particolare, la nota informativa del 21 dicembre 2004 alla Commissione si limita a indicare alcuni elementi relativi all'organizzazione della procedura di cessione dei beni patrimoniali, al suo carattere aperto e trasparente allo scopo di giungere a una vendita a un prezzo di mercato entro il 30 giugno 2005.

- (179) Nessuno dei seguenti elementi è stato quindi sottoposto all'attenzione della Commissione:

- 1) il fatto che la cessione prevista si basasse su un trasferimento infragruppo dell'attivo e del passivo all'interno di un'altra entità giuridica (Sernam Xpress), seguito da una cessione di tale altra entità (*share deal*);
- 2) il fatto che una parte del passivo sarebbe stata trasferita con l'attivo e che solo l'ordine di recupero relativo all'aiuto di 41 milioni di EUR e i crediti della SNCF per un importo di 38,5 milioni di EUR sarebbero restati nel passivo di Sernam SA;
- 3) il fatto che la Francia fosse disposta a ricapitalizzare Sernam SA e Sernam Xpress in caso di offerta di acquisto a un prezzo negativo.

- (180) In mancanza di informazioni su tali elementi, non era possibile per la Commissione prevedere il modo in cui la Francia aveva eseguito la decisione *Sernam 2*. Per contro,

la nota del 21 dicembre 2004 lascia intendere che la cessione sarebbe stata realizzata senza distinzione tra i passivi e a un prezzo positivo poiché in essa si afferma che nel momento in cui si effettuerà la cessione, i prodotti che ne risulteranno saranno utilizzati per il rimborso dei passivi della persona giuridica Sernam, fra cui l'aiuto incompatibile, nel quadro delle consuete procedure nazionali.

- (181) Se, tenuto conto del carattere negativo dei prezzi offerti per i beni patrimoniali di Sernam SA, l'eventualità di una ricapitalizzazione (elemento 3) si è manifestata soltanto al momento della ricezione delle offerte, almeno il principio di una vendita dell'attivo con una parte del passivo (elemento 2) doveva in linea di massima essere già conosciuto dalla Francia quando ha redatto la sua nota del 21 dicembre 2004. Ad ogni modo, le autorità francesi non possono sostenere di beneficiare di un affidamento legittimo senza aver spontaneamente informato, il 21 dicembre 2004 o successivamente, la Commissione di tali elementi sostanziali.

- (182) Infine e soprattutto, se le autorità francesi dimostrassero di avere difficoltà a eseguire la decisione *Sernam 2*, dovrebbero rivolgersi alla Commissione per giungere, d'intesa con essa, a una soluzione riguardante un altro schema in virtù del principio della cooperazione leale di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea. La sezione 3.2.3 degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà⁽⁴⁰⁾ conferma che, in applicazione di questo principio generale, uno Stato membro non può modificare un piano di ristrutturazione senza informarne la Commissione e ottenerne l'approvazione preventiva.

- (183) Inoltre, la Commissione non ha mai concesso un'autorizzazione riguardo alla trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam attuata dalla Francia.

- (184) La Commissione conclude quindi che né la Francia né i beneficiari dell'aiuto possono invocare un affidamento legittimo.

4. RECUPERO

- (185) La Commissione ha concluso che non sono state rispettate le condizioni stabilite dalla decisione *Sernam 2*. Ne consegue che le misure di aiuto autorizzate con la decisione *Sernam 2* sono state attuate in maniera abusiva ai sensi dell'articolo 16 del regolamento n. 659/1999. Poiché la Francia non ha invocato motivi di compatibilità di tali aiuti, essi sono incompatibili con il mercato interno. La Francia deve quindi adottare tutte le misure necessarie per procedere al recupero degli aiuti e dei relativi interessi.

⁽⁴⁰⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

- (186) L'importo delle misure di aiuto è pari a 503 milioni di EUR. È composto, da un lato, da vari aiuti alla ristrutturazione per un importo di 2 938 milioni di franchi, ossia 448 milioni di EUR. Gli aiuti sono presentati nella tabella 3 della decisione del 30 aprile 2003 i cui elementi principali sono riportati nella tabella che segue:

(In milioni di franchi francesi)

Capitale iniziale	44
Finanziamento delle perdite 2000	698
Finanziamento delle perdite 2001	252
Finanziamento ristrutturazione: conferimento SNCF	1 300
Finanz. ristrutturazione: prestito di partecipazione della SNCF	250
Sovraccosto dei ferrovieri	394
Totale dell'aiuto alla ristrutturazione	2 938

- (187) Per raggiungere l'importo di 503 milioni di EUR, si devono aggiungere gli aiuti versati nel quadro dei contratti di trasporto di bagagli e di stampa per un importo di 34 milioni di EUR e nel quadro dei contratti di forniture per un importo di 21 milioni di EUR.
- (188) Per maggiori informazioni, si rimanda alla decisione *Sernam I* del 23 maggio 2001.
- (189) Per procedere al recupero effettivo e immediato dell'aiuto, le autorità francesi devono fornire la data alla quale ogni aiuto è stato messo a disposizione del beneficiario⁽⁴¹⁾. Si tratta della data a decorrere dalla quale dovranno essere calcolati gli interessi per il recupero di ogni misura su una base composta in conformità al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004⁽⁴²⁾.
- (190) Allo stesso modo, deve essere recuperato l'aiuto di 41 milioni di EUR già considerato incompatibile con la decisione *Sernam 2*, maggiorato degli interessi calcolati secondo lo stesso metodo.
- (191) Infine, anche la ricapitalizzazione di 57 milioni di EUR, la rinuncia ai crediti vantati dalla SNCF nei confronti di Sernam SA per un importo di 38,5 milioni di EUR e le garanzie concesse dalla SNCF al momento della trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam, fatta eccezione per la garanzia accordata ai ferrovieri, costituiscono aiuti di Stato incompatibili con il mercato
- interno. Questi nuovi aiuti devono essere recuperati, maggiorati degli interessi calcolati secondo lo stesso metodo. Per il metodo di calcolo degli importi da recuperare, la Commissione rimanda ai considerando 171 e 189 della presente decisione.
- (192) Per stabilire l'importo dell'aiuto da recuperare, la Francia può tenere conto degli importi eventualmente ricevuti dalla SNCF nel quadro della liquidazione della società Sernam SA a titolo di rimborso dell'aiuto di 41 milioni oltre agli interessi e/o del prestito di partecipazione oltre agli interessi.
- (193) Nel caso in cui la SNCF abbia ricevuto un rimborso globale per tutti i suoi crediti, la Francia potrà tenere conto di eventuali importi recuperati dalla SNCF in seguito alla liquidazione di Sernam SA soltanto in proporzione al rapporto tra l'importo delle due misure di aiuto registrate e l'importo totale dei crediti iscritti al passivo della società Sernam SA.
- (194) Tali recuperi, compreso il recupero degli aiuti inizialmente concessi a Sernam SA e a Sernam Xpress, devono essere effettuati presso la Financière Sernam e le sue controllate, Sernam Service e Aster, che attualmente proseguono l'attività economica che ha beneficiato degli aiuti, in precedenza svolta da Sernam Xpress (sorta dalla fusione con la Financière Sernam) e, prima di essa, da Sernam SA.
- (195) Non vi è dubbio infatti che Sernam Xpress e le sue controllate operative abbiano continuato l'attività economica di Sernam SA poiché la trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam, attuata dalla Francia, aveva proprio questo obiettivo. Inoltre, dagli elementi prodotti in giudizio risulta che Sernam Xpress, Sernam Services e Aster hanno continuato a svolgere l'attività, che ha beneficiato dell'aiuto, secondo il piano economico-finanziario in corso di Sernam SA e con lo stesso personale. In seguito, il 30 giugno 2011, Financière Sernam, socio unico, ha sciolto la società Sernam Xpress e ne ha assorbito il patrimonio. Financière Sernam costituisce quindi il successore giuridico di Sernam Xpress e il suo successore economico in quanto attualmente la Financière Sernam detiene e controlla direttamente le controllate operative Sernam Services e Aster. Inoltre, Financière Sernam e le sue controllate, in particolare Sernam Services e Aster, proseguono l'attività di Sernam SA e di Sernam Xpress e continuano quindi a beneficiare dell'aiuto. Inoltre, nel maggio 2011, Sernam Services ha ricevuto un conferimento di attivo, con il trasferimento del marchio Sernam, il cui valore è pari a 15 milioni di EUR, senza versare una contropartita adeguata. Riguardo ad Aster, da un lato, nel marzo 2008 essa ha beneficiato di un conferimento di 5 milioni di EUR in conto corrente, importo di cui è stato deciso il trasferimento a suo favore nel luglio 2008, e, dall'altro lato, nel dicembre 2011 è stata ricapitalizzata con il trasferimento di 5 599 998 EUR iscritti in conto corrente. Le due controllate hanno quindi beneficiato degli aiuti inizialmente concessi a Sernam SA e a Sernam Xpress non soltanto in

⁽⁴¹⁾ Le cifre indicate nella presente decisione sono arrotondate al milione più prossimo. Per contro, il calcolo degli interessi dovrà essere basato sull'importo esatto di ogni aiuto.

⁽⁴²⁾ GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1.

quanto società facenti parte del gruppo e per il fatto che non ne svolgono l'attività, ma anche per il trasferimento di determinati beni patrimoniali o per le misure di ricapitalizzazione a loro favore.

(196) È opportuno precisare che Sernam SA è sorta in seguito alla trasformazione in società per azioni di Sernam SCS alla fine del 2001 (cfr. a questo proposito il considerando 11 della decisione *Sernam 2*). Sernam SCS è stata quindi il beneficiario originario di una parte degli aiuti in questione.

(197) Poiché la società Financière Sernam e la sua controllata Sernam Services sono state poste in amministrazione controllata il 31 gennaio 2012 e Aster, controllata di Financière Sernam, è stata posta in liquidazione giudiziaria il 3 febbraio 2012, le autorità francesi sono invitate a determinare l'importo degli aiuti, a maggiorarlo degli interessi e a procedere al recupero il più rapidamente possibile per farli iscrivere al passivo di tali imprese.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Gli aiuti di Stato di importo pari a 503 milioni di EUR concessi dalla Francia a Sernam SCS (diventata Sernam SA) e approvati dalla Commissione con la decisione 2006/367/CE⁽⁴³⁾ del 20 ottobre 2004 sono stati applicati in maniera abusiva. Sono incompatibili con il mercato interno. Hanno beneficiato di tali aiuti anche Sernam Xpress e la Financière Sernam e le sue controllate, Sernam Services e Aster.

2. Anche l'aiuto di Stato di importo pari a 41 milioni di EUR concesso dalla Francia a Sernam SCS e dichiarato incompatibile con la decisione *Sernam 2* è andato a Sernam Xpress, nonché alla Financière Sernam e alle sue controllate, in particolare Sernam Services e Aster.

3. La ricapitalizzazione di 57 milioni di EUR di Sernam SA da parte della SNCF, la rinuncia ai crediti vantati dalla SNCF nei confronti di Sernam SA per un importo di 38,5 milioni di EUR e le garanzie concesse dalla SNCF al momento della trasmissione delle attività di Sernam SA alla Financière Sernam, fatta eccezione per la garanzia accordata ai ferrovieri, costituiscono aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno.

Articolo 2

1. La Francia è tenuta a recuperare gli aiuti di cui all'articolo 1 presso la Financière Sernam e le sue controllate, Sernam Services e Aster.

2. Gli importi da recuperare producono interessi a decorrere dalla data del versamento al beneficiario fino alla restituzione effettiva.

3. I tassi di interesse sono calcolati su una base composta in conformità al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione del 21 aprile 2004.

Articolo 3

1. Il recupero degli aiuti di cui all'articolo 1 è immediato ed effettivo.

2. La Francia garantisce l'attuazione della presente decisione entro un termine di quattro mesi a decorrere dalla data della sua notifica.

3. In questo contesto, la Francia può tenere conto degli eventuali importi recuperati dalla SNCF in seguito alla liquidazione di Sernam SA alle condizioni indicate.

Articolo 4

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

- la data alla quale ogni misura di aiuto è stata messa a disposizione del beneficiario, l'importo totale (capitale e interessi) da recuperare dal beneficiario per ogni misura di aiuto;
- una descrizione dettagliata delle misure già adottate o previste per conformarsi alla presente decisione;
- i documenti attestanti che al beneficiario è stato ordinato di rimborsare gli aiuti.

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 1. Trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo agli importi dell'aiuto e degli interessi percepiti sulla somma da recuperare già recuperati presso il beneficiario.

Articolo 5

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 9 marzo 2012

Per la Commissione

Joaquín ALMUNIA

Vicepresidente

⁽⁴³⁾ GU L 140 del 29.5.2006, pag. 1.

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2012 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 310 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	840 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	100 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, una edizione alla settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>

