

**ÁLLAMI TÁMOGATÁS – OLASZORSZÁG****Állami támogatás: C 2/2005 (ex N 501/2004) – Ipari átalakítási program****Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének megfelelően**

(2005/C 44/12)

**(EGT vonatkozású szöveg)**

A Bizottság 2005. január 19-i levelében, amely hiteles nyelven ezen összefoglaló után található, a Bizottság értesítette Olaszországot az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról a fent említett intézkedéssel kapcsolatosan.

Az érdekelt felek észrevételeiket ezen összefoglaló és az azt követő levél közzétételét követő egy hónapon belül az alábbi címre nyújthatják be:

Commission européenne (Európai Bizottság)  
 Direction générale de l'Energie et des Transports (Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság)  
 Direction A – Affaires Générales et Ressources („A” Igazgatóság – Általános Ügyek és Források)  
 Bâtiment DM 28, B-1049 BRUXELLES  
 Fax: (32-2) 296 41 04

Az észrevételekről tájékoztatják Olaszországot. Az észrevételeket benyújtó érdekelt fél írásban kérheti, kérése indokát megnevezve, kilétének bizalmas kezelését.

**AZ ÖSSZEFOGLALÓ SZÖVEGE****Eljárás:**

2004. október 15-én Olaszország értesítette a Bizottságot az Alitalia teljes egészét érintő ipari szerkezetátalakítási programjáról, és különösképpen a Fintecna állami holding tervezett befektetéséről a társaság tevékenységeibe. Ugyanakkor a légitársaság tevékenységeinek bejelentett újratőkésítésére vonatkozó pontos ismeretek hiányában a Bizottság 2004. október 21-én kiegészítő felvilágosítást kért. Ezzel párhuzamosan október 15-én nyolc konkurens légitársaság által aláírt panasz érkezett a Bizottsághoz az Alitalia ellen, melynek alapját a társaság árvezető magatartása és az új útvonalak megnyitása jelentette; 2004. október 20-án a brit hatóságoktól egy második panasz is érkezett. 2004. december 21-én Olaszország eljuttatta észrevételeit.

**Jellemzők:***A társaság fejlődése az elmúlt időkben*

Az Alitalia 62,39 %-ban az olasz állam által ellenőrzött pénzügyi helyzete 2002 júliusa óta erősen romlott. A társaság 2003-as mérlege az adólevonások, a díjak és a kivételes levonások előtti veszteségeinek magas növekedését mutatta (379,5 millió €) szemben a 2002-es 118,5 millió €-val. 2004-ben az év első kilenc hónapjának forgalma 7 %-kal volt kisebb a 2003-as év megfelelő hónapjaihoz képest; végül a 2004-es év egészére vonatkozó nettó végeredmény 850 millió € veszteségre becsülhető. Ebben a vonatkozásában a Bizottság 2004. július 20-án legfeljebb 400 millió € megmentési célú támogatást ítél meg a cégnek évenkénti 4,43 %-os kamatlábú állami hitelgarancia formájában, amelyet legkésőbb a pénzeszköz utolsó rendelkezésre bocsátása után 12 hónappal kell megtéríteni. Az

Alitalia számviteli ügyintézői 2004. június 30-i jelentése szerint e kölcsönnek lehetővé kell tennie a vállalkozás pénzügyi szükségégeinek biztosítását 2005 márciusáig. Az olasz hatóságok ez utóbbi döntés keretében több kötelezettségvállalást is tettek, nevezetesen:

- az Alitalia biztosította a Bizottságot arról, hogy a 2004-es nyári idénytől számítva a megnyitott útvonalak egyike sem járt kapacitásnövekedéssel a 2002. december 31-én meghozott befektetési döntésekhez képest, és hogy azok nyereségesek voltak; Az Alitalia ugyancsak megerősítette, hogy sem jelenleg, sem a jövőben nem alkalmaz árvezető árképzést az új útvonalakon; az olasz hatóságok a Bizottság újratőkésítési programjának elemzése keretében olyan szempontokat hoztak a Bizottság tudomására, amelyek kötelezettségeik tiszteletben tartásának megerősítését szolgálták;
- az olasz hatóságok 2004. július 13-án írásban is kötelezték magukat arra, hogy az Alitalia állami tőkerészesedése legkésőbb 12 hónapon belül kisebbségbe kerül.

*A bejelentett szerkezetátalakítási intézkedések*

Az Alitalia igazgatósága 2004. szeptember 20-án elfogadott egy új üzleti tervet („Piano industriale 2005–2008”), melynek célja a pénzügyi helyzet jelentős romlásának megfékezése; az új terv főként az Alitalia két tevékenységének különválasztását helyezi kilátásba: a légitársaság (AZ Fly) megőrzi az Alitalia jelenlegi jogi formáját, a szolgáltatói tevékenységek (AZ Services) pedig a karbantartás, a kezelés, az informatika és a megosztott szolgáltatások területén leányvállalként működik tovább. A terv 3 679 alkalmazott elbocsátásával jár, amelyhez az e célból létrehozott jogi eszközök alkalmazására („Cassa Integrazione”) kerül sor, amelyek mostantól a légitársaság ágazatra is kiterjednek, és céljuk az ehhez hasonló intézkedések negatív társadalmi következményeinek csökkentése.

Az Alitalia szerkezetátalakítása kettős újratőkésítéssel jár:

- az AZ Fly esetében 2005 elején az állam és magánbefektetők révén mintegy 1,2 milliárd € erejéig, a 2004-es évre vonatkozó számlaelismerést követően pedig a részvényesek közgyűlése részéről;
- az AZ Services esetében, amely az Alitalia karbantartási, kezelési, informatikai és osztott szolgáltatásainak hozamából nyeri majd bevételeit, az újratőkésítést a Fintecna állami holding biztosítja mintegy 220 millió € erejéig 2005 és 2007 között a tevékenységek tervezett, ágazatonként egymástól független, magánpartnereknek történő átengedése előtt. Az újratőkésítésre törzsrészvények és elsőbbségi részvények formájában elsőbbségi osztalék biztosításával kerül sor.

*Az AZ Fly újratőkésítése*

Az állami hozzájárulás a 2002-es újratőkésítéshez hasonlóan az állam és a magánszektor párhuzamos bevonásával történik. Olaszország kinyilvánította készségét, hogy korábbi kötelezettségvállalásaihoz hasonlóan járjon el. Ugyanakkor a jelenlegi értesítés sürgős jellege miatt a bankok szándéknyilatkozatai a magánbefektetők részvétele kapcsán a művelet véghezvitelének garantálására még nem állnak rendelkezésre. A művelet egyéb részletei – mint az újratőkésítés előtti tőke leszállítása a korábbi veszteségek megtisztítására – még meghatározásra várnak; ugyanakkor ezek hatással lehetnek az állami rész jegyzésére, figyelembe véve az Alitalia privatizációját illető kötelezettségvállalást.

*Az AZ Services újratőkésítése*

A két fél, az Alitalia és a Fintecna aláírt két szándéknyilatkozatot, és tanácsadók segítségével megegyezett egy hasznosítási modellben, amely 2008-ra a Fintecna befektetésének 25 %-os megtérülését helyezi kilátásba; ugyanakkor a művelet bizonyos elemei 2005 januárjáig megtárgyalásra kerülnek a felek között.

#### **Vizsgálat:**

A rendelkezésre álló ismeretek tükrében a Bizottság egyelőre nem tudja kizárni, hogy az újratőkésítések támogatást jelentenek, mivel nem felelnek meg a piacgazdasági magánbefektető elvének. Mivel az Alitalia 1997-ben már részesült egyetlen alkalommal lehetséges szerkezetátalakítási támogatásban, elvileg újabbán már nem részesülhet.

A Bizottság tehát az AZ Fly 1,2 milliárdos újratőkésítése kapcsán végleges garanciát mind a magánszektor tényleges és az államéval párhuzamos részvételét, mind az Olaszország által 2004 júliusában tett privatizációs kötelezettségvállalást illetően.

Az AZ Services Fintecna állami holding általi ellenőrzés átvétele kapcsán a Bizottság a kidolgozott részletek, illetve a jövőbeni szerződéses viszonyok ismeretében esetleg független szakvélemény segítségével kívánja ellenőrizni a művelet megtérülését, számításba véve az elsőbbségi részvényeket.

A Bizottság meg akarja adni más érdekelteknek is annak lehetőségét, hogy a figyelmébe ajánljanak minden fontosnak ítélt rész-

letet az Alitalia szerkezetátalakítási és újratőkésítési tervét illetően.

A Bizottság tehát úgy döntött, hogy a vállalkozás pénzügyi helyzetéhez mérten a lehető legrövidebb határidővel hivatalos vizsgálati eljárást indít a kilátásba helyezett két, újratőkésítési intézkedés közös piaccal való összeférhetőségét illetően.

#### A LEVÉL SZÖVEGE

„Con la presente la Commissione si pregia informare l'Italia che, dopo avere esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane in merito alla misura menzionata in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE.

#### 1. PROCEDIMENTO

1. Con lettera del 15 ottobre 2004 (TREN (2004) A/33451 protocollata in pari data) l'Italia ha notificato alla Commissione il piano di ristrutturazione industriale della società Alitalia nel suo insieme, e più particolarmente l'investimento che la holding pubblica Fintecna S.p.A. intende effettuare nelle attività di prestazione di servizi a terra della compagnia aerea.
2. Ritenendo incompleta la notifica per l'assenza, tra l'altro, di elementi precisi circa l'annunciata ricapitalizzazione delle attività di trasporto aereo, il 21 ottobre 2004 la Commissione ha trasmesso all'Italia una richiesta di informazioni complementari (TREN (2004) D/19010). Nel frattempo, nelle date del 27 ottobre, 26 novembre e 14 dicembre, hanno avuto luogo diverse riunioni di lavoro con le autorità italiane. In queste occasioni, elementi di risposta sono stati trasmessi alla Commissione in via informale anche dal Dipartimento del Tesoro italiano. In parallelo, il 15 ottobre, la Commissione aveva ricevuto una denuncia nei confronti di Alitalia, firmata da otto compagnie aeree concorrenti<sup>(1)</sup> (TREN (2004) A/33509 protocollata il 18.10.2004), secondo la quale la società praticerebbe prezzi predatori ed avrebbe aperto nuove rotte; tali accuse sono state reiterate dalle autorità britanniche, le quali sollevavano anche il problema della ricapitalizzazione della società ed hanno trasmesso alla Commissione, il 20 ottobre 2004 una lettera di British Airways in materia (TREN (2004) A/34235 protocollata il 26.10.2004).
3. Il 21 dicembre 2004 la Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea ha trasmesso la risposta ufficiale delle autorità italiane alla richiesta di supplemento di informazioni della Commissione (TREN (2004) A/39399, protocollata in pari data). A completamento della sua risposta, l'Italia ha inviato due lettere, datate 23 e 29 dicembre 2004, che sono state protocollate il 5 gennaio 2005 con il numero, rispettivamente, TREN (2005) A/55 e A/54.

<sup>(1)</sup> Lufthansa, Austrian Airlines, British Airways, Finnair, Hapag Lloyd Flug, Iberia, SAS, TAP.

## 2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEI FATTI

### 2.1. Le precedenti decisioni adottate dalla Commissione in relazione ad Alitalia

4. Con decisione del 15.7.1997<sup>(2)</sup> la Commissione ha dichiarato compatibile con il trattato, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), l'aiuto concesso alla compagnia aerea Alitalia (Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A., società con un capitale di 1,433 miliardi di EUR al 30 novembre 2004, in prosieguo: «Alitalia») sotto forma di un conferimento in conto capitale per un importo complessivo di 2 750 miliardi di ITL (1,42 miliardi di EUR), pagabile in tre rate dell'importo, rispettivamente, di 2 000 miliardi, 500 miliardi e 250 miliardi di ITL, nel rispetto di un piano di ristrutturazione il cui completamente era previsto entro il 31.12.2000. Le autorità italiane hanno versato la prima rata in due soluzioni: un primo anticipo pari a 1 000 miliardi di ITL nel giugno 1996 ed il saldo di 1 000 miliardi di ITL nel luglio 1997, dopo l'adozione da parte della Commissione della citata decisione. Il pagamento della seconda rata era programmato per il mese di maggio 1998 e quello della terza per maggio 1999. Il suddetto aiuto alla ristrutturazione era stato approvato in applicazione della disciplina sugli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione<sup>(3)</sup> che prevede, tra l'altro, il rispetto del principio dell'aiuto concesso «una tantum».
5. Alitalia ha impugnato dinanzi al Tribunale di primo grado la decisione di autorizzazione della Commissione, contestando la qualificazione di «aiuto di Stato» attribuita al conferimento in capitale, che secondo Alitalia rispondeva pienamente al criterio dell'investitore privato operante in economia di mercato. Con sentenza del 12 dicembre 2000, il TPG si è pronunciato su tale ricorso annullando la citata decisione della Commissione del 15.7.1997.
6. Conseguentemente, con decisione del 18.7.2001<sup>(4)</sup> la Commissione ha adottato, in sostituzione della precedente, una nuova decisione che teneva conto della sentenza pronunciata dal Tribunale di primo grado, ma confermava la qualificazione di aiuto di Stato nei confronti del conferimento in capitale a favore di Alitalia. La compagnia ha nuovamente proposto ricorso per l'annullamento della decisione della Commissione<sup>(5)</sup>.
7. Il 19 giugno 2002<sup>(6)</sup> la Commissione ha adottato una nuova decisione concernente Alitalia:
  - che autorizza l'Italia a versare l'ultima rata pari a 129 milioni di EUR dell'aiuto concesso a fronte del piano

di ristrutturazione notificato nel 1997, nel rispetto del principio dell'aiuto versato «una tantum»; tale importo, come pure la seconda rata versata nel dicembre 2001 (pari a 258 milioni di EUR) è stato oggetto di un aumento di capitale riservato allo Stato, che ha visto in tal modo passare la propria percentuale di controllo della compagnia dal 53 % al 62 % circa,

- che dichiara che l'aumento di capitale di 1 432 milioni di EUR previsto da Alitalia non configurava un aiuto di Stato. All'aumento dovevano infatti provvedere congiuntamente lo Stato (a concorrenza del 62 %) e gli azionisti privati della compagnia, per il rimanente 38 %; l'operazione si conformava in tal modo al criterio dell'investitore privato operante in economia di mercato. Al momento dell'emissione delle azioni nel luglio 2002, il 16,3 % dei nuovi titoli immessi sul mercato è stato effettivamente sottoscritto dal pubblico ed il restante 21,4 % ha ricevuto la garanzia di istituti di credito, che ne hanno fatto acquisto come previsto al momento della notifica iniziale.

8. Un concorrente nel mercato interno, Air One<sup>(7)</sup>, ha presentato ricorso contro la decisione della Commissione del 19 giugno 2002. Tale ricorso è tuttora pendente dinanzi al Tribunale di primo grado. Lo Stato italiano non ha presentato alcun ricorso contro decisioni della Commissione.
9. Il 20 luglio 2004, a motivo dell'andamento fortemente negativo della situazione economica e finanziaria di Alitalia e a seguito di notificazione da parte delle autorità italiane, la Commissione ha approvato un aiuto al salvataggio<sup>(8)</sup> per un importo massimo pari a 400 milioni di EUR, sotto forma di garanzie su crediti di tesoreria, gravate da un tasso di interesse del 4,43 % annuo e rimborsabili entro 12 mesi dall'ultima erogazione dei finanziamenti. Inizialmente, si prevedeva che l'aiuto in questione servisse a coprire il fabbisogno di tesoreria dell'impresa per il periodo ottobre 2004–marzo 2005.
10. Le autorità italiane avevano assunto diversi impegni nel contesto di questa ultima decisione:

- Alitalia si è impegnata nei confronti della Commissione a garantire che nessuna delle rotte aperte con l'introduzione dell'orario estivo 2004 avrebbe comportato un aumento di capacità e che tutte saranno operate con profitto; Alitalia ha parimenti confermato di non praticare attualmente prezzi predatori sulle nuove rotte, né di aver intenzione di farlo in futuro,

<sup>(2)</sup> GU L 322 del 25.11.1997, pag. 44.

<sup>(3)</sup> GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

<sup>(4)</sup> GU L 271 del 12.10.2001, pag. 28.

<sup>(5)</sup> Causa T-301/01.

<sup>(6)</sup> GU C 239 del 4.10.2002, pag. 2.

<sup>(7)</sup> Causa T-344/02.

<sup>(8)</sup> Decisione del 20 luglio 2004 — caso N 279/2004 (in via di pubblicazione).

- il piano di ristrutturazione che Alitalia deve notificare alla Commissione in relazione all'aiuto al salvataggio non comporterà alcun ulteriore elemento di aiuto,
- le autorità italiane si sono anche impegnate per iscritto il 13 luglio 2004 a rendere minoritaria la partecipazione dello Stato italiano nel capitale della società al più tardi entro dodici mesi.

11. Un decreto dell'8 ottobre 2004 del Ministero delle finanze italiano, trasmesso alla Commissione con lettera del 12 ottobre (TREN (2004) A/33246 del 14.10.2004) ha dato formale attuazione alla garanzia statale che costituisce aiuto al salvataggio ed ha per oggetto un'apertura di credito che la società Alitalia potrà negoziare con la Dresdner Bank.

## 2.2. La situazione economica

12. La situazione economica di Alitalia, che dal luglio 2002 è controllata nella misura del 62,39 % dallo Stato italiano, ha subito un forte degrado. Il suo bilancio 2003 aveva rivelato un aggravamento delle perdite al lordo delle imposte e delle componenti finanziarie e straordinarie (risultato operativo) pari a 379,5 milioni di EUR nel 2003, mentre le perdite nel 2002 erano state pari a 118,5 milioni di EUR. I risultati netti corrispondenti sono stati una perdita di 519,8 milioni di EUR nel 2003 a fronte di un utile netto pari a 93 milioni di EUR nel 2002<sup>(9)</sup>. Il fatturato dell'esercizio 2003 era sceso del 9 %, attestandosi a soli 4,32 miliardi di EUR. Nel 2004, i primi nove mesi di attività rilevano un calo del 7 % del fatturato rispetto ai corrispondenti mesi del 2003 e una ulteriore perdita al lordo delle imposte e delle componenti finanziarie e straordinarie pari a 312 milioni di EUR, superiore di 29 milioni di EUR a quella del medesimo periodo del 2003. A ciò si aggiungono le imposte, gli oneri finanziari e gli oneri straordinari connessi alla ristrutturazione del gruppo che, stimati al 30.6.2004, erano pari a 289 milioni di EUR<sup>(10)</sup>. Complessivamente, il risultato netto previsto per l'intero esercizio 2004 dovrebbe essere una perdita di 850 milioni di EUR.

13. Il livello di tesoreria del gruppo ha continuato a diminuire nel corso dell'anno, per raggiungere la cifra di soli 117 milioni di EUR al 31 ottobre 2004 contro i 549 milioni di EUR alla fine del 2003. L'indebitamento netto è passato da 908 milioni di EUR a fine 2002, a 1 440 milioni di EUR a fine 2003 per toccare, a fine ottobre 2004, i 1 683 milioni di EUR. Il capitale proprio ha registrato un'evoluzione inversa, scendendo da 1 769 milioni di EUR a fine 2002 a 1 264 milioni di EUR a fine 2003 e successivamente a 645 milioni di EUR a fine giugno 2004. Sulla base del risultato di previsione per l'esercizio 2004, tale importo non supererebbe i 414 milioni di EUR al 31 dicembre 2004.

<sup>(9)</sup> Nota: il risultato dell'esercizio 2002 includeva utili straordinari pari a 388 milioni di EUR derivanti dal plusvalore realizzato con la cessione di attivi e dall'indennità arbitrale versata da KLM a seguito della rottura dell'alleanza comune.

<sup>(10)</sup> Essi comprendono 167 milioni di EUR di costi di ristrutturazione in termini di oneri sociali e 122 milioni di EUR relativi al *badwill* connesso con la prevista ripresa dei servizi a terra da parte di Fintecna; sono descritti in dettaglio nei punti successivi.

14. Dal 30 agosto 2004, a norma dell'articolo 2446 del Codice civile italiano in materia di riduzione del capitale sociale per perdite<sup>(11)</sup> e della regolamentazione della Commissione nazionale per le società e per la borsa (CONSOB), la società deve inoltre rendere pubblico mensilmente il suo indebitamento netto.

## 2.3. Il piano di ristrutturazione adottato da Alitalia

15. Il consiglio di amministrazione (CdA) di Alitalia ha adottato il 20 settembre 2004 un nuovo piano («Piano industriale 2005-2008») inteso ad affrontare la grave situazione finanziaria in cui versa la compagnia; il nuovo piano prevede essenzialmente la separazione delle due attività di Alitalia: da un lato le attività di trasporto aereo («AZ Fly») con il mantenimento della struttura giuridica dell'attuale società, che attualmente impiega circa 12 000 dipendenti, e dall'altro le attività di prestazione di servizi, che saranno trasferite ad una filiale di nuova costituzione («AZ Servizi») la quale assicurerà i servizi di manutenzione, assistenza a terra, informatici (ICT) e shared services che attualmente impiegano circa 9 000 dipendenti (pari al 40 % degli effettivi) e rappresentano il 20 % dell'attività totale di Alitalia.

16. Per ripristinare la redditività della società la direzione di Alitalia intende infatti concentrarsi sull'attività «AZ Fly» e rendere altamente efficiente la compagnia aerea attraverso la realizzazione di forti economie di scala sui costi e un migliore utilizzo dei cespiti disponibili. Il piano prevede due fasi distinte; il risanamento della società da realizzare entro il 2006, ed il suo rilancio a partire dal 2007. Nella prima fase, il piano prevede interventi in diversi settori della società, quali la riduzione dei costi di acquisto e di personale, l'aumento della produttività, una gestione ottimale della flotta e della rete, la ridefinizione dell'offerta, ecc. Dal 2007, invece, il piano prevede investimenti in una flotta rinnovata e più omogenea.

17. Per quanto attiene AZ Servizi, alla società, costituita il 10 novembre 2004 con un capitale sociale minimo di 120 000 EUR, saranno trasferite le attività di manutenzione, i servizi di assistenza a terra, informatica e shared services, che fanno attualmente parte di Alitalia o sono forniti dalle filiali che la compagnia controlla, quali Alitalia Maintenance Systems e Atitech. AZ Servizi riceverà successivamente diversi conferimenti in capitale da parte della holding pubblica Fintecna SpA, società controllata al 100 % dallo Stato italiano e la cui attività consiste per l'appunto nella gestione e nella cessione di imprese in difficoltà. In proposito, due lettere di intenti, datate rispettivamente 20 maggio e 13 ottobre 2004, sono state firmate tra Alitalia e Fintecna per stabilire le modalità della loro eventuale collaborazione. La seconda lettera di intenti precisa altresì che la partecipazione di Fintecna in AZ Servizi è subordinata alla ricapitalizzazione di AZ Fly.

<sup>(11)</sup> Il consiglio di amministrazione ha costatato che, dal 30.6.2004, l'impresa ha perduto oltre un terzo del suo capitale sociale; essa rientra pertanto nel regime previsto dal c.c.

18. Il piano include l'esodo, tramite il ricorso ad ammortizzatori sociali, di 3 679 dipendenti in Italia. Si sono svolte numerose riunioni tra Alitalia, le autorità italiane e le organizzazioni sindacali per raggiungere un accordo sul piano di ristrutturazione; in particolare, il 14, il 15 e il 18 settembre 2004 sono stati firmati tre accordi rispettivamente con i piloti, il personale di terra e gli assistenti di volo che prevedono l'esodo di, nell'ordine, 289, 2 490 e 900 unità ed una maggiore flessibilità dei dipendenti e delle condizioni di lavoro (orario annuale, redistribuzione del personale in funzione dei voli operati ecc.); tali accordi hanno formato oggetto di un accordo-quadro del quale è parte il governo italiano. Quest'ultimo consentirà il ricorso agli appositi regimi previsti dalla normativa italiana, quali la «Cassa Integrazione» che è stata estesa al settore aereo, allo scopo di limitare il trauma sociale indotto da tali misure. La procedura sindacale di gestione degli esuberi prevista dalla legge è stata avviata il 19.11.2004; essa sarà conclusa a fine gennaio 2005 e gli avvisi di notifica individuale potranno essere trasmessi ai dipendenti interessati a partire dal 2.2.2005. Dei menzionati esuberi, 1 989 riguardano il personale di terra di AZ Servizi e 1 690 riguardano AZ Fly; gli oneri corrispondenti sono stati accantonati al 30.6.2004 da Alitalia per un importo di 167 milioni di EUR, ripartiti in 79 milioni di EUR relativi al personale in esubero di Alitalia AZ Fly e 88 milioni di EUR relativi al personale in esubero di AZ Servizi.

19. I regimi previsti dalla normativa comportano due tipi di trattamento:

- il primo, in applicazione della «Cassa integrazione guadagni straordinaria» (CIGS), implica che i dipendenti mantengono il loro contratto di lavoro;
- il secondo, trattamento di mobilità, presuppone il licenziamento dei lavoratori dipendenti.

In entrambi i casi, i dipendenti ricevono un'indennità e la società deve contribuire al finanziamento dello specifico fondo.

L'onere finanziario complessivo di tali misure per il periodo 2005-2010 è stimato in 383 milioni di EUR di cui di cui 336 milioni di EUR finanziati dal bilancio dello Stato (Fondo per l'occupazione) e 47 milioni di EUR a carico dell'impresa.

20. La ristrutturazione di Alitalia comporta una doppia ricapitalizzazione, come precisato di seguito, e prevede un risultato positivo per entrambe le componenti del piano. La ricapitalizzazione avverrà:

- per AZ Fly, con risorse dello Stato e capitali di investitori privati per un importo pari a circa 1,2 miliardi di EUR all'inizio del 2005, conformemente al potere conferito al CdA dall'Assemblea generale straordinaria degli azionisti di Alitalia il 15.12.2004,

- e, per AZ Servizi, tramite la partecipazione della holding pubblica Fintecna SpA, per un importo di circa 220 milioni di EUR tra il 2005 e 2007, e prima della prevista cessione delle sue attività, eventualmente per settori indipendenti, a partner privati.

21. Per quanto attiene all'indebitamento netto di Alitalia, le autorità italiane precisano che la quasi totalità dei debiti finanziari rimarrà in capo alla società attuale, cioè a AZ Fly, essendo rappresentata da finanziamenti assistiti da garanzia reale sulla flotta di proprietà di quest'ultima (1 077 milioni di EUR a fine settembre 2004) e da obbligazioni convertibili emesse all'atto della ricapitalizzazione del 2002 e pertanto connesse al capitale sociale di Alitalia, per un importo di 714 milioni di EUR con scadenza luglio 2007 <sup>(12)</sup>. [...] (\*)).

22. Altri finanziamenti, stimati in circa [...] milioni di EUR sono anticipati sul periodo 2006-2008, dei quali [...] milioni di EUR a partire dal 2006, e potrebbero provenire da finanziamenti garantiti dalla flotta esistente e attualmente non vincolata.

23. Le autorità italiane precisano altresì che al 15.12.2004 Alitalia non aveva ancora fatto ricorso all'aiuto al salvataggio e che il suo fabbisogno di tesoreria è stato coperto con altre risorse disponibili e con interventi sui costi e sui termini di pagamento <sup>(13)</sup>. Le autorità italiane hanno tuttavia fornito un piano provvisorio di tesoreria di Alitalia <sup>(14)</sup>, secondo il quale 100 milioni di EUR dell'aiuto al salvataggio sarebbero utilizzati nel dicembre 2004, a motivo delle spese supplementari da sostenere in tale mese, in particolare gli oneri salariali (versamento della tredicesima), ed il saldo di 300 milioni di EUR tra gennaio e marzo 2005, per far fronte all'aumento del costo del carburante e alle pressioni concorrenziali che incidono sul margine unitario (*yield*). Nel piano di finanziamento sarebbe incluso soltanto un importo di 40 milioni di EUR come margine di sicurezza. L'ulteriore fabbisogno potrebbe essere coperto dai finanziamenti che potranno ancora essere garantiti sulla flotta esistente, come sopra indicato, o dalla rinegoziazione delle condizioni di credito a medio e lungo termine; tuttavia tali possibilità non sono ancora assodate.

<sup>(12)</sup> Il prezzo di conversione fissato nel 2002 era di 0,37 EUR per azione; tale importo è di molto superiore alla quotazione di borsa attuale del titolo Alitalia (0,25 EUR al 20.12.2004).

(\*) I campi che figurano tra parentesi si riferiscono a segreti d'impresa o ad informazioni riservate che sono stati soppressi.

<sup>(13)</sup> In proposito, il quotidiano „Il Giornale” del 16.12.2004 riferisce dell'estensione dei termini di pagamento a 90 giorni decisa dal management di Alitalia.

<sup>(14)</sup> Sulla base di disponibilità nette per [...] milioni di EUR all'1.12.2004, e sul periodo 1.12.2004 - 31.3.2005, il fabbisogno di cash-flow operativo sarebbe di [...] milioni di EUR, di cash-flow di investimenti pari a [...] milioni di EUR e di rimborsi per prestiti di [...] milioni di EUR, ovvero un fabbisogno totale pari a [...] milioni di EUR per 4 mesi di attività; una volta esaurito il prestito ponte di 400 milioni di EUR, la liquidità al 31.3.2005 passerebbe quindi a [...] milioni di EUR. (Nota: dette cifre si confrontano con i dati previsionali forniti all'atto dell'approvazione dell'aiuto al salvataggio, per tutti i sei mesi compresi tra l'1.10.2004 e il 31.3.2005: 267 milioni di EUR di fabbisogno di cash-flow operativo, 115 milioni di EUR di investimenti già avviati e 76 milioni di EUR di rimborsi di debiti bancari, per un totale di 458 milioni di EUR per 6 mesi di attività.)

2.3.1. *Il piano di ristrutturazione e la ricapitalizzazione di AZ Fly*

24. Gli interventi previsti nel piano di ristrutturazione di AZ Fly dovrebbero tradursi fin dal 2005 in un aumento del [...] % del TKO (tonnellate chilometro offerte) che passerebbero da [...] (\*\*\*) a [...] milioni; assieme ad un aumento dello [...] del coefficiente riempimento aerei passeggeri (*load factor*) e dello [...] % del margine unitario (*yield*), è previsto un incremento di oltre il [...] % del fatturato societario, che passerebbe da [...] a [...] milioni di EUR dal 2004 al 2005. Sulla base del piano di ristrutturazione si prevede che, nell'arco temporale della sua realizzazione, vale a dire fino al 2008, il TKO raggiungerà [...] (\*\*\*) milioni ed il fatturato [...] milioni di EUR.
25. Sotto il profilo dei risultati, il piano prevede, verso il 2008, un miglioramento annuo di circa un miliardo di EUR, dei quali 200 milioni di EUR provenienti dall'incremento del *load factor* e circa 770 milioni di EUR come risultato degli interventi previsti dal piano; tra questi i miglioramenti più significativi proverrebbero dalla realizzazione di economie di scala sul fronte degli acquisti, la riduzione degli oneri commerciali e le spese di personale (~ [...] milioni di EUR ciascuno).
26. Per quanto concerne i risultati economici, i dati relativi all'esercizio 2004 e quelli degli esercizi seguenti non sono raffrontabili a motivo della scissione di AZ Servizi; tuttavia è previsto fin dal 2005 un quasi equilibrio del risultato economico al lordo delle imposte e delle componenti straordinarie («risultato operativo»), mentre per l'esercizio 2008 è previsto un rendimento del [...] %. (Si rammenta che nel 2004 i medesimi settori hanno registrato, allo stesso livello di risultato, una perdita di [...] %).
27. In mancanza di un investimento ingente ed effettuato contestualmente da parte del settore privato, il volontarismo apparente del piano ed i precedenti tentativi infruttuosi di risanamento dell'impresa renderebbero estremamente difficile la prova della redditività dell'investimento che lo Stato intende effettuare ricapitalizzando AZ Fly.
28. Nondimeno, lo schema presentato dalle autorità italiane è proprio quello di una operazione effettuata contestualmente dallo Stato e da investitori privati. Per adempiere al suo impegno di privatizzare Alitalia nei dodici mesi dall'attuazione dell'aiuto al salvataggio, cioè entro l'8 ottobre 2005, lo Stato si è impegnato a partecipare all'operazione di aumento di capitale per una quota tale da rendere la propria partecipazione, al termine dell'operazione, inferiore al 50 % del capitale; le autorità italiane hanno tuttavia precisato che tale impegno vale salvo imprevedibili sfavorevoli condizioni di mercato, di cui intendono tenere costantemente informata la Commissione. Il tasso di partecipazione dello Stato non è attualmente conosciuto e dipenderà dall'effetto della riduzione di capitale che sarà inizialmente operata per assorbire le perdite cumulate; in ogni caso, dovrebbe essere inferiore al 50 % degli 1,2 miliardi di EUR di ricapitalizzazione annunciata, cioè inferiore a 600 milioni di EUR. L'Italia ha precisato che lo stanziamento di 750

milioni di EUR, pari al 62 % dell'attuale partecipazione dello Stato all'aumento di capitale previsto nella legge finanziaria 2005 deve intendersi come una scelta prudentiale.

29. In proposito, l'Italia si è anche impegnata a far ottenere ad Alitalia da una o più istituzioni finanziarie una garanzia del buon esito della sottoscrizione delle azioni da parte di investitori privati, e ciò a condizioni di commissione in linea con le prassi di mercato. Lo Stato italiano si è impegnato a sottoscrivere la propria parte di ricapitalizzazione soltanto dopo aver ottenuto detta garanzia.
30. Per quanto attiene ai tempi dell'operazione, le autorità italiane hanno fornito un calendario relativamente dettagliato che prevede l'avvio dell'operazione ad una data «t» alla quale il CdA di Alitalia definisce le condizioni dell'operazione, in particolare i prezzi o *range* di prezzo offerto; successivamente il calendario dell'operazione prevede di ottenere l'impegno di sottoscrizione del consorzio bancario a  $t + 20$  g; la sottoscrizione delle azioni comincerebbe il giorno  $t + 21$  con la sottoscrizione presso gli attuali titolari di azioni o obbligazioni convertibili, entrambe le forme di partecipazione al capitale danno infatti luogo a diritti di sottoscrizione; l'operazione si conclude, in data  $t + 56$ , con la sottoscrizione delle azioni rimaste inoperte da parte delle banche che si erano impegnate a garantire la sottoscrizione. A decorrere dalla data «t», l'intera operazione richiede pertanto circa 9 settimane.
31. Nondimeno, rimane da stabilire quale sia la data *t* iniziale; l'Italia ha precisato che tale data non può precedere l'approvazione del progetto di bilancio 2004 da parte del CdA, né l'approvazione del bilancio 2004 da parte dell'Assemblea generale degli azionisti. Questi ultimi dovranno altresì, prima dell'operazione di ricapitalizzazione, adottare la riduzione del capitale al fine di liquidare le perdite precedenti [...]. Le suddette assemblee dovrebbero riunirsi, verosimilmente, verso la [...] 2005. La data *t* sarà quindi successiva a tale periodo e l'operazione che, come si è detto sopra, si svolgerà nel corso di 9 settimane avrà inizio, nella migliore delle ipotesi, soltanto a [...] 2005; secondo tale calendario la garanzia finale del consorzio di banche potrebbe essere ottenuta, nel migliore dei casi, nel corso del mese di [...] 2005.

2.3.2. *Il piano di ristrutturazione e la ricapitalizzazione di AZ Servizi da parte di Fintecna*

32. Gli interventi di ristrutturazione delle attività che fanno capo a AZ Servizi si inseriscono nel proseguimento di quanto era già stato previsto da Alitalia nella sua attuale struttura; tuttavia, essi saranno agevolati dal potenziale che Fintecna destinerà alla loro gestione specifica e dal suo know-how, oltre che dalla ricerca di nuovi mercati, indipendenti dalle attività proprie di Alitalia, che la loro autonomia renderà più agevole. A termine, la separazione consentirà di cercare partner specifici per ciascuna delle attività in questione.

(\*\*) I dati esatti sono stati soppressi e sostituiti dalla seguente menzione: „Incremento dell'ordine di 33 % dal 2004 al 2008”.

33. Per quanto concerne Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA), la società opera nel campo della gestione e della privatizzazione di imprese pubbliche: a fine 2003, l'entità delle risorse proprie superava i 3,7 miliardi di EUR ed il suo risultato per l'esercizio 2003 è stato un utile netto pari a 167 milioni di EUR. L'indebitamento della società madre è modesto. Le principali società consolidate sono attive nel settore del trasporto marittimo (gruppo Tirrenia di Navigazione) e dei cantieri navali (gruppo Fincantieri). L'Italia precisa inoltre che la struttura e la modalità di gestione dell'impresa sono quelli di una società privata; in particolare, la riforma del Codice civile del 2003, ha tracciato una più netta distinzione tra il ruolo dell'assemblea generale ed il ruolo del consiglio di amministrazione; a quest'ultimo sono esclusivamente imputabili le scelte gestionali; inoltre gli amministratori rispondono personalmente di tali scelte tanto nei confronti della società che dei terzi.
34. Il processo di costituzione di AZ Servizi avverrà innanzitutto grazie al conferimento da parte di Alitalia delle sue attività di ground handling, manutenzione, ICT e shared services alla nuova società. A seguito di valutazioni effettuate con l'assistenza dei rispettivi consulenti (Citigroup e Poli e Associati per Fintecna e Mediobanca per Alitalia), è stato stabilito il seguente valore: sulla base di un conferimento di attivo netto pari a 329 milioni di EUR, e dopo detrazione di debiti vari per 22 milioni di EUR, il valore conferito è stato stimato pari a 97 milioni di EUR, che costituisce il capitale sociale iniziale dell'impresa, detenuto al 100 % da Alitalia<sup>(15)</sup>. La differenza, ovvero 210 milioni di EUR, rappresenta il *badwill* che Alitalia sopporta e che ricomprende gli oneri di ristrutturazione connessi alla gestione del personale in esubero di AZ Servizi (pari a 88 milioni di EUR) ed il *badwill* vero e proprio risultante dalle prospettive negative a breve termine per l'impresa (122 milioni di EUR).
35. Alcuni punti della seconda lettera di intenti del 13 ottobre 2004 restano da chiarire; essi formano attualmente l'oggetto di una verifica di *due diligence* effettuata con la partecipazione degli esperti delle due società, e ciò in parallelo alle negoziazioni in corso tra Alitalia e Fintecna sulle loro modalità di esecuzione; il contratto definitivo è previsto per metà gennaio 2005. Detti punti possono ripercuotersi in modo non trascurabile sulla redditività a breve o medio termine per AZ Servizi o per i suoi azionisti:
- il primo punto concerne i costi di ristrutturazione integrati nella valutazione; essi sono stati calcolati da Alitalia (AZ Fly) e, in caso di errore, cioè nel caso in cui i costi effettivi risultino superiori a 88 milioni di EUR, Alitalia garantisce la copertura dell'eventuale
- maggior costo. Atteso che la procedura sindacale sopra menzionata è tuttora in corso, i dati definitivi in materia saranno resi noti a fine gennaio con indicazione delle persone interessate;
- il secondo punto concerne il raggiungimento degli obiettivi del piano di ristrutturazione, che è già stato avviato da Alitalia prima della scissione delle sue attività; in caso di successo, Alitalia, beneficerebbe di un premio sulle prestazioni di AZ Servizi, che peraltro, come stabilito, devono essere fatturate a prezzo di mercato; l'ammontare cumulato massimo del premio è stato stimato in [...] milioni di EUR<sup>(16)</sup>; tale dato è stato incluso nel piano AZ Servizi, come efficienza realizzata e riversata a AZ Fly, che risulta quindi come profitto nel piano di AZ Fly.
  - l'ultimo punto concerne il potenziale plusvalore che potrebbe essere generato dalla cessione degli attivi di AZ Servizi ad un terzo; le Parti hanno convenuto che Alitalia avrà diritto ad una parte di tale plusvalore, secondo criteri da convenire. Tale plusvalore non sarà inserito nel piano e sarebbe rappresentato dalla componente di plusvalore eventualmente superiore a quanto previsto nel piano.
36. Il piano finanziario 2005-2008 presentato dai consulenti delle due Parti si basa sulle proiezioni dei dati 2004 relative ai settori di competenza di AZ Servizi in seno alla compagnia Alitalia: esse prevedono un fatturato di circa 950 milioni di EUR ed un risultato pro forma stimato in equilibrio. Il piano prevede dapprima una leggera flessione del fatturato nel 2005, dell'ordine del 5 %, con costi che non diminuiranno ancora in maniera proporzionale ed un risultato operativo negativo. A partire dal 2006, il fatturato aumenterebbe di nuovo, grazie anche ai servizi prestati a società terze, fino a raggiungere 1 082 milioni di EUR nel 2008; il risultato netto diverrebbe positivo (34 milioni di EUR) nel 2008. Giova osservare che sul periodo 2005-2007, i risultati netti sono parimenti previsti più o meno in equilibrio, nonostante il risultato operativo negativo ed i costi di ristrutturazione da sostenere, e grazie all'assunzione del *badwill* sopra menzionato da parte di Alitalia.
37. I conferimenti previsti da parte di Fintecna sono:
- nel primo semestre 2005, un aumento di capitale di 93 milioni di EUR tramite la sottoscrizione di azioni ordinarie grazie alle quali Fintecna acquisirà il 49 % del capitale di AZ Servizi; l'usufrutto del 2 % di ulteriori azioni sarebbe concesso da Alitalia (AZ Fly) affinché Fintecna possa acquisire, fin dall'inizio, il controllo effettivo della società;

<sup>(15)</sup> Il calcolo è stato effettuato sulla base dei flussi finanziari previsionali dell'impresa per il periodo 2005-2008, di un valore finale calcolato sulla base del free cash flow 2008, di un tasso di crescita perpetua dell'1 % annuo e di un tasso di attualizzazione del capitale stimato a 9,3 % annuo e ritenuto conforme alla media di mercato. Tale apporto in natura dovrà, a termini di legge, essere convalidato da esperti indipendenti, che sono stati designati il 10.12.2004 dal Tribunale di Roma.

<sup>(16)</sup> Ad esempio: per efficienze cumulate 2005-2008  $\geq$  EUR [...] milioni, Fintecna pagherebbe ad Alitalia un premio complessivo pari ad EUR [...] milioni; se esse fossero pari a EUR [...] milioni, Fintecna pagherebbe ad Alitalia un premio complessivo pari ad EUR [...] milioni; per efficienze cumulate 2005-2008  $\leq$  EUR [...] milioni, Fintecna non pagherebbe alcun premio ad Alitalia.

- nel secondo semestre 2005, un conferimento complessivo di 106 milioni di EUR, ovvero 8 milioni di EUR di azioni ordinarie, che consentiranno a Fintecna di detenere il 51 % del capitale ordinario, e 98 milioni di EUR in azioni privilegiate <sup>(17)</sup>. Complessivamente, il capitale sociale sarà pertanto detenuto per il 67 % da Fintecna e per il 33 % da Alitalia;
- infine nel 2007, un ultimo conferimento pari a 22 milioni di EUR tramite sottoscrizione di azioni privilegiate con le quali Fintecna raggiungerà alla fine il 70 % del capitale sociale di AZ Servizi e sempre il 51 % del capitale ordinario.

Alla fine, il conferimento di Fintecna consisterà in 221 milioni di EUR ed il capitale sociale totale di AZ Servizi sarà di 318 milioni di EUR.

38. La stima del rendimento dell'operazione si basa su un valore di uscita calcolato sulla base dei flussi relativi al 2008: il free cash flow previsto per il 2008, al netto dei prevedibili investimenti di mantenimento e degli adeguamenti fiscali, che costituisce quindi il flusso disponibile per l'azionista, è stimato in circa 38 milioni di EUR. Dopo attualizzazione, il valore terminale <sup>(18)</sup> è calcolato in 476,4 milioni di EUR. La ripartizione del valore finale tra gli azionisti, Fintecna e AZ Fly, è fortemente condizionata dalla struttura del capitale:

- le azioni privilegiate, detenute unicamente da Fintecna, rappresenteranno nel 2008 il 38 % del capitale sociale totale; tali azioni beneficiano tuttavia di un dividendo privilegiato pari al 5 % del capitale sociale totale, ovvero 15,9 milioni di EUR, corrispondenti ad un valore terminale di 155,7 milioni di EUR;
- la parte residua del valore terminale, ovvero  $476,4 - 155,7 = 320,7$  milioni di EUR sarà suddivisa in funzione della quota di competenza degli azionisti sia ordinari che privilegiati; la parte di competenza di Fintecna corrisponde al 70 %, vale a dire 223,1 milioni di EUR, mentre il 30 % residuo (97,6 milioni di EUR) andrà a AZ Fly;
- il valore terminale stimato per Fintecna ammonterebbe quindi a  $155,7 + 223,1 = 378,7$  milioni di EUR; in rapporto al suo investimento di 221 milioni di EUR (199 milioni di EUR nel 2005 e 22 milioni di EUR nel 2007) ed in considerazione di cash disponibile per 40 milioni di EUR a fine periodo, il tasso di rendimento interno (IRR) per Fintecna sarebbe del 25,3 %.

39. I consulenti per l'operazione hanno effettuato un'analisi comparativa di tale tasso con il rendimento normale atteso da un investitore di mercato (*hurdle rate*), che tiene conto del generico tasso di rendimento richiesto dal mercato, del rischio del settore di attività e delle condizioni specifiche dell'operazione. Essi hanno stimato che il rendimento atteso nel medio/lungo termine da un

investitore del tipo di una holding industriale è superiore al costo del capitale proprio e dell'ordine del 15-18 %; un investitore finanziario o fondo di private equity si aspetterebbe un rendimento variabile, in funzione della stabilità dell'attività, compreso tra 15 e 25 %.

40. I consulenti delle società hanno parimenti precisato che il valore residuo (*Terminal Value*) al 2008 corrisponde ad un multiplo calcolato sull'EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes and Depreciation of Assets*) 2008 di AZ Servizi pari a circa 3,3, vale a dire un valore ampiamente inferiore ai valori di riferimento del mercato <sup>(19)</sup>.

41. L'Italia ha confermato alla Commissione la disponibilità a far esaminare l'operazione da un'istituzione indipendente, scelta d'intesa con la Commissione, al fine di certificare che l'intervento di Fintecna verrà eseguito nel rispetto del principio dell'investitore privato.

#### 2.4. Il rispetto degli impegni assunti nel contesto dell'aiuto al salvataggio

42. L'impegno assunto da Alitalia nei confronti della Commissione nell'ambito della sua attività era duplice: da un lato, l'impegno ad operare le rotte aperte a partire dalla stagione «estate» 2004 senza aumento di capacità e con margini operativi positivi; dall'altro, l'impegno a non praticare in alcun momento, né attuale né futuro, prezzi predatori sulle nuove rotte.

43. In effetti, il rispetto di dette condizioni è l'oggetto degli esposti presentati dalle compagnie aeree concorrenti, quantunque esse non fossero a conoscenza degli impegni assunti da Alitalia perché la decisione sugli aiuti al salvataggio concessi all'impresa non era stata ancora pubblicata all'epoca delle loro lettere.

44. Le autorità italiane hanno rassicurato la Commissione sul fatto che le rotte già aperte con l'orario estivo 2004 erano operate con profitto; in proposito, l'Italia ha fornito cifre e percentuali del margine lordo di contribuzione (o EBITDA) positivo per le rotte in questione (Milano - Copenaghen / Stoccolma / Washington, Roma - Copenaghen / Stoccolma / Malaga / Zurigo). Esse hanno assicurato alla Commissione che le anche rotte aperte con l'introduzione dell'orario invernale 2004/2005 avranno un margine lordo positivo (Roma - Valencia / Salonicco, Milano - Timisoara / San Pietroburgo / Budapest / Zagabria / Birmingham / Shanghai). Hanno altresì confermato il rafforzamento del collegamento Milano - Belgrado o Dakar. Infine, l'Italia precisa l'aumento della frequenza quotidiana da due a tre collegamenti Milano Malpensa / Francoforte ha interessato soltanto il periodo fino al 31.10.2004 e si spiega con la condivisione di una rotta (*code share*) con Alitalia Express, conforme alla regolamentazione (decreto Bersani).

<sup>(17)</sup> Le azioni privilegiate, previste dall'articolo 2348 del codice civile italiano, sono una categoria di azioni che attribuisce un limitato diritto di voto nelle assemblee generali straordinarie e nelle delibere relative alla distribuzione degli utili di esercizio. Per contro esse conferiscono all'azionista priorità di rimborso, rispetto alle azioni ordinarie, nonché è priorità nella distribuzione degli utili.

<sup>(18)</sup> Il valore terminale è stato calcolato in base al flusso finanziario previsionale per il 2008 dell'impresa in questione; il valore è stato attualizzato applicando un tasso di crescita perpetua del 2 % annuo - in linea con ipotesi di inflazione di medio periodo - che è ritenuto coerente con le possibilità di efficientamento generato da Fintecna, e di un costo del capitale proprio pari al 10,2 % annuo, ritenuto conforme alla media di mercato.

<sup>(19)</sup> Il valore di mercato corrisponde a circa 5 - 7 volte l'EBITDA per le società di handling, da 8 a 10 volte per le società di informatica o di manutenzione.

45. In considerazione della difficile situazione economica della società, l'assenza di prezzi predatori (*price leadership*) può essere considerata un'indicazione appropriata; le autorità italiane sono state interrogate al riguardo al fine di accertare che Alitalia non praticasse prezzi predatori; in risposta, le autorità italiane hanno fornito una tabella comparativa dei dati relativi ai prezzi (al 30.11.2004) praticati da Alitalia e dal concorrente più economico sulle 11 nuove rotte; da tale tabella non appare alcun comportamento di *price leadership* di Alitalia:

**Comparazione dei prezzi su nuove rotte Alitalia vs. concorrente di riferimento**

Rotta	Prezzo Alitalia (entry level)	Prezzo concorrente di riferimento (entry level)
Malpensa Zagabria	199 Euro RT	Austrian 199 Euro RT
Malpensa Budapest	149 Euro RT	Klm 119 Euro RT
Malpensa Francoforte	99 Euro RT	Lufthansa 99 Euro RT
Malpensa San Pietroburgo	270 Euro RT	Lufthansa 270 Euro RT
Malpensa Timisoara	199 Euro RT	Austrian 180 Euro RT
Malpensa Lione	179 Euro RT	Air France 179 Euro RT
Malpensa Birmingham	109 Euro RT	British 99 Euro RT
Malpensa Shanghai	479 Euro RT	Lufthansa 479 Euro RT
Fiumicino Salonicco	130 Euro RT	Olympic 128 Euro RT
Fiumicino Valencia	99 Euro RT	Iberia 99 Euro RT
Fiumicino Budapest	149 Euro RT	Klm 119 Euro RT

Fonte: Computer Reservation Systems (CRS), rilevazione effettuata il 30.11.2004

46. Le autorità italiane hanno parimenti fornito ulteriori informazioni (rilevate il 25.10.2004) su 36 altre rotte, che non sono state aperte recentemente da Alitalia ma che hanno formato l'oggetto degli esposti presentati da compagnie concorrenti, sui collegamenti in partenza dall'Italia verso la Germania, la Spagna, l'Europa orientale nonché su rotte di sesta libertà. Soltanto in relazione a tre collegamenti, Francoforte – Milano e Düsseldorf - Milano e Roma risultava un leggero vantaggio a favore di Alitalia, rispettivamente pari a 8 EUR, 10 EUR e 1 EUR rispetto ai prezzi praticati da Lufthansa (rispettivamente di 107, 109 e 70 EUR).

47. Per quanto attiene infine all'assenza di aumento di capacità, l'Italia rassicura la Commissione che l'impegno di mantenere la flotta al suo stato attuale, ad eccezione degli aeromobili per i quali l'investimento è stato definito precedentemente al 31 dicembre 2002, è stato rispettato. Detta eccezione giustificerebbe l'aumento da 140 a 147 le rotte a breve-medio raggio tra marzo e settembre

2004; per lo stesso motivo, gli aeromobili utilizzati nelle rotte a lungo raggio sono aumentati di una unità, passando a 23 aeromobili. L'Italia precisa che l'apertura di nuove rotte è stata resa possibile dall'incremento dell'utilizzazione media giornaliera degli aeromobili ottenuto grazie ad una serie di azioni di tipo industriale e gestionale: ad esempio, per le rotte di breve/medio raggio, l'incremento è di 30 minuti al giorno, passando da 7 ore 41 minuti a 8 ore 11 minuti, e tale maggiore efficienza genera 24 703 ore di volo supplementari per i 147 aeromobili. In rapporto alle 2 819 ore di volo unitarie iniziali, tale recupero di efficienza equivale ad un recupero di circa 9 aeromobili a capacità costante. Sul lungo raggio, l'apertura di nuove rotte, più lunghe, quali Malpensa – Shanghai, è resa possibile dalla cancellazione di altri operativi, ad esempio la cancellazione del secondo collegamento giornaliero per New York.

48. La Commissione aveva osservato tuttavia che il CdA di Alitalia aveva deciso, il 16 febbraio 2004, di attuare dei finanziamenti a lungo termine per 5 aeromobili Airbus A319-100, prevedendo la possibilità di aggiungere altri due aeromobili simili. Tuttavia, le autorità italiane hanno precisato che l'acquisto di detti aeromobili era stato deciso dal CdA del 30 maggio 2000, anteriormente quindi al 31 dicembre 2002. La decisione del 16 febbraio 2004 riguardava soltanto le modalità di finanziamento di tali aeromobili.

49. Giacché gli impegni sopra illustrati sono stati assunti nell'ambito del procedimento che ha condotto alla decisione di autorizzazione dell'aiuto al salvataggio, la Commissione ne verificherà il rispetto con il ricorso alle abituali misure di controllo di una decisione di questo genere.

### 3. VALUTAZIONE GIURIDICA DELL'AIUTO

#### 3.1. Valutazione in merito alla sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE

50. Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE e dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE (nel prosieguo «l'accordo»), sono incompatibili con il trattato e con l'accordo, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri o tra le parti contraenti, 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.

##### 3.1.1. Vantaggi

##### 3.1.1.1. Il vantaggio nell'ambito della ricapitalizzazione di AZ Fly

51. Alitalia, e conseguentemente AZ Fly (la nuova denominazione di Alitalia), ha fruito di un aiuto al salvataggio a motivo del suo status di impresa in difficoltà. Pertanto, risulta particolarmente evidente che il conferimento di capitali annunciato dallo Stato costituisce un vantaggio al quale la situazione finanziaria della compagnia non le avrebbe probabilmente dato diritto.

52. Soltanto l'applicazione del principio dell'investitore privato operante in economia di mercato, peraltro addotto dall'Italia, potrebbe eliminare tale qualificazione di vantaggio. In proposito, l'Italia spiega che la ricapitalizzazione da parte dello Stato avverrebbe, alla stregua della ricapitalizzazione del 2002, con il conferimento in conto capitali contestuale da parte di investitori privati. Spiega altresì che in aggiunta a tale contestualità, il conferimento di risorse statali risulterebbe minoritario rispetto al determinante apporto di capitali privati. Tale modalità consentirebbe di rispettare l'impegno di privatizzazione assunto dalle autorità italiane e di offrire, al contempo, la massima trasparenza al mercato, evitando di perturbare l'andamento del titolo a motivo dell'obbligo che incomberebbe altrimenti allo Stato di collocare sul mercato una ingente quantità di azioni nel periodo compreso tra la ricapitalizzazione e l'8 ottobre 2005, data di scadenza dell'impegno di privatizzazione. Tale rischio (*overhang*) è infatti riconosciuto dalle autorità italiane.
53. La Commissione condivide tale analisi e ritiene che, qualora fosse dimostrata la contestualità dell'investimento privato e pubblico, la ricapitalizzazione di AZ Fly per un importo di 1,2 miliardi di EUR, alla quale lo Stato parteciperebbe in misura minoritaria, non costituirebbe aiuto di Stato.
54. Secondo la Commissione, per le società con un azionariato molto frammentato il ricorso ad una o più banche incaricate di garantire il buon esito dell'operazione è necessario per portare a termine un aumento di capitale sul mercato. Infatti, soltanto intermediari finanziari qualificati, grazie alla conoscenza approfondita dei mercati finanziari e dei tipi di collocamento richiesti e in base ad uno studio approfondito dell'operazione da intraprendere, possono impegnarsi a collocare azioni di nuova emissione presso investitori privati, qualora ritengano l'operazione ragionevole e appetibile per determinati finanziatori.
55. La Commissione ricorda tuttavia le circostanze precise che l'avevano indotta, nella sua decisione del 2002 che autorizzava la precedente ricapitalizzazione di Alitalia<sup>(20)</sup>, a giudicare soddisfacente l'applicazione del principio dell'investitore privato operante in economia di mercato:
- la Commissione aveva ottenuto, prima di adottare la decisione, una completa e dettagliata descrizione delle fasi del processo di ricapitalizzazione, ivi compresa la fase di riduzione iniziale del capitale destinata ad assorbire le perdite cumulate, che sembra dover essere nuovamente praticata nell'ambito della nuova ricapitalizzazione qui esaminata;
  - la Commissione aveva ricevuto, prima della decisione, copia delle lettere di intenti trasmesse ad Alitalia dagli istituti finanziari stranieri ed italiani che accettavano di stipulare un contratto destinato a garantire o fare garantire il buono esito dell'operazione di ricapitalizzazione sottoscrivendo tutte le azioni e le obbligazioni che sarebbero rimaste inoperte;
  - la Commissione era al corrente, grazie a queste lettere, delle condizioni esatte di sottoscrizione, della portata degli obblighi assunti dalle banche e delle condizioni di remunerazione che avevano negoziato;
  - le autorità italiane si erano impegnate a realizzare la sottoscrizione della loro parte proporzionale del nuovo aumento di capitale di Alitalia soltanto dopo la conclusione delle diverse analisi di *due diligence* iniziali e complementari previste dalle banche nelle loro lettere di intenti e dopo che, alla luce del risultato di queste analisi, le banche si fossero impegnate formalmente e senza riserve, eccetto che per le usuali condizioni che riguardano i casi di forza maggiore, di atti di guerra e di terrorismo e simili, a garantire «il buon esito» dell'operazione. Le autorità italiane si erano impegnate inoltre a trasmettere alla Commissione, immediatamente dopo la loro conclusione e prima della sottoscrizione da parte delle autorità pubbliche del nuovo aumento di capitale, i contratti definitivi con le banche contenenti detti obblighi formali ed incondizionati. Le autorità italiane dovevano infine presentare, una volta realizzata l'operazione, una relazione esplicativa dei livelli di sottoscrizione effettiva del predetto aumento di capitale.
56. Nella fattispecie, la Commissione valuta in modo favorevole l'intenzione dell'Italia di ottenere da uno o più istituti di credito una garanzia del buon esito dell'operazione. Tuttavia, tale intenzione non costituisce ancora un fatto concreto atto a verificare l'effettivo impegno degli investitori privati finali, in particolare a motivo del processo annunciato dall'Italia che dovrebbe essere avviato soltanto a seguito delle assemblee generali previste per metà aprile 2005. La Commissione ritiene pertanto che, come nel 2002, la ricezione di lettere di intenti delle banche, che si impegnano, alle usuali condizioni di mercato, a stipulare un contratto di garanzia di buon esito dell'operazione le permetterebbe di adottare una decisione definitiva circa la sussistenza o meno di un aiuto di Stato in relazione alla ricapitalizzazione. Per quanto riguarda il prezzo di emissione, le lettere di intenti delle banche dovrebbero almeno contenere il *range* di prezzo entro il quale esse accetterebbero di rendersi garanti dell'aumento di capitale prospettato.
57. Per quanto concerne la quota che sarà assunta dallo Stato nella ricapitalizzazione, la Commissione giudica positivamente l'impegno assunto dall'Italia di parteciparvi soltanto dopo aver ottenuto le lettere di garanzia delle banche; la sua determinazione finale potrà dover essere adattata in funzione dell'impegno preciso che assumeranno le banche. Tuttavia, la clausola di salvaguardia relativa alla situazione del mercato all'atto della sottoscrizione, e relativa al limite massimo della sottoscrizione da parte dello Stato, rende prematuro l'accordo della Commissione su questo punto.

<sup>(20)</sup> Cfr. punti 39-40 e da 58 a 67 della citata decisione del 19 giugno 2002.

### 3.1.1.2. L'eventuale vantaggio per AZ Servizi

58. L'eventuale ricapitalizzazione di AZ Servizi avverrebbe mediante trattativa privata con una società detenuta al 100 % dallo Stato italiano, che è anche azionista maggioritario di Alitalia. Ora, anche AZ Servizi, in quanto attività che fa attualmente ancora parte della struttura giuridica di Alitalia, ha beneficiato dell'aiuto al salvataggio. Anche in questo caso, quindi, l'annunciato conferimento in capitale da parte di una società pubblica costituisce un vantaggio al quale la situazione finanziaria della società non le avrebbe probabilmente dato diritto.
59. Solo l'applicazione del principio dell'investitore privato in economia di mercato, peraltro addotto dall'Italia nella fattispecie, potrebbe eliminare tale qualificazione di vantaggio. Benché le banche agenti come consulenti abbiano determinato il valore dell'operazione, questo non può tuttavia essere considerato definitivo a causa delle tre componenti suesposte che devono ancora essere negoziate tra le parti; inoltre, la redditività annunciata trarrebbe origine in massima parte dall'emissione di azioni esclusivamente privilegiate a favore di Fintecna e, nell'ambito della privatizzazione annunciata di AZ Fly, ciò porrebbe uno degli azionisti (in questo caso l'azionista pubblico) di AZ Servizi in una posizione di forza nei confronti dell'azionista minoritario, AZ Fly, diventato privato.
60. Conseguentemente, in questa fase la Commissione non è in grado di valutare se Fintecna pagherà un prezzo giusto, né troppo basso né troppo elevato, per questa assunzione di partecipazione. Essa non può pertanto scartare l'ipotesi che AZ Servizi beneficerebbe in tal modo di aiuti potenziali. Né può escludersi che AZ Fly fruisca di un vantaggio qualora la ricapitalizzazione delle sue precedenti attività di servizi a terra venga effettuata in condizioni che un investitore privato non avrebbe accettato.
61. La Commissione ritiene pertanto che, per escludere tali qualificazioni di vantaggio, sia necessaria un'analisi approfondita del piano ricapitalizzazione di AZ Servizi. Ciò implica che gli elementi che attendono tuttora di essere negoziati tra Alitalia e Fintecna siano determinati in modo da dare un sicuro fondamento alla redditività prevista, che è funzione delle modalità definitive di ripartizione dei risultati attesi. A questo proposito, la Commissione intende affidare a un esperto di sua scelta o, se lo riterrà preferibile, designato di concerto con le autorità italiane, una analisi del piano di ristrutturazione e ricapitalizzazione di AZ Servizi stabilito dalle società interessate e dal loro consorzio bancario; la Commissione intende in tal modo assicurarsi circa la portata e la pertinenza dell'*hurdle rate* presentato dalle parti. L'esperto

designato dovrà anche verificare la compatibilità, sotto il profilo finanziario e giuridico, del ricorso alle azioni privilegiate nei confronti dei diritti degli azionisti, nonché il rispetto delle condizioni di mercato nelle relazioni contrattuali future tra AZ Fly ed AZ Servizi, come negoziate tra Fintecna ed Alitalia. In proposito, la Commissione prende atto della disponibilità manifestata dalle autorità italiane di procedere ad una valutazione dell'operazione.

### 3.1.2. Specificità

62. L'articolo 87, paragrafo 1 dispone che, per essere considerata un aiuto di Stato, una misura debba favorire «talune imprese» o «talune produzioni». La specificità o la selettività di una misura costituisce pertanto una delle componenti che rientrano nella nozione di aiuto di Stato. Nella fattispecie, le misure oggetto dell'esame favoriranno soltanto il gruppo Alitalia e, eventualmente, la holding Fintecna. La selettività risulta pertanto incontestabile.

### 3.1.3. Risorse statali

63. La Commissione osserva che la parte di ricapitalizzazione di AZ Fly che spetta allo Stato sarà realizzata direttamente tramite risorse statali. Per quanto riguarda l'assunzione del controllo di AZ Servizi da parte della holding pubblica Fintecna, detenuta al 100 % dallo Stato, posta sotto la tutela del Ministero delle finanze alla stregua di Alitalia, il suo investimento nell'attività di un'impresa in difficoltà potrebbe verosimilmente costituire una risorsa statale<sup>(21)</sup>; tale conclusione è valida anche se le sue modalità operative sono quelle di un'impresa privata.

### 3.1.4. Incidenza sugli scambi intracomunitari e sulla concorrenza

64. Le misure in oggetto hanno effetti sugli scambi tra Stati membri dal momento che riguardano una società la cui attività di trasporto incide direttamente sugli scambi in questo settore giacché opera linee aeree internazionali che servono l'intero mercato comune. Inoltre, esse falsano o minacciano di falsare la concorrenza all'interno del mercato comune giacché sono destinate ad un'unica impresa in concorrenza con altre compagnie aeree comunitarie sulla sua rete europea, in particolare dopo l'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo, il 1° gennaio 1993<sup>(22)</sup>. Anche le attività di supporto al trasporto aereo, quali la manutenzione o in misura ancora maggiore i servizi di assistenza a terra, sono stati pienamente liberalizzati<sup>(23)</sup>.

<sup>(21)</sup> In proposito si veda il documento intitolato „Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE alla partecipazione delle autorità pubbliche nei capitali delle imprese” (Boll. CE 9-1984) – che al punto 3.3 recita: „Si tratta invece di aiuto di Stato quando, in occasione di apporti di capitale nuovo nelle imprese, tale apporto si effettua in circostanze che non sarebbero accettabili per un investitore privato operante nelle normali condizioni di un'economia di mercato. Questo caso si ha quando: (...) l'assunzione di partecipazione pubblica ha per oggetto la ripresa o la prosecuzione totale o parziale dell'attività (4) non redditizia di un'impresa in difficoltà tramite la creazione di una nuova entità giuridica”.

<sup>(22)</sup> Regolamenti (CEE) nn. 2407/92, 2408/92 e 2409/92 pubblicati nella GU L 240 del 24.8.1992.

<sup>(23)</sup> GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36. direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

65. Per contro, la Commissione intende anche garantire che la situazione della concorrenza non sia improvvisamente distorta dalla sospensione dei pagamenti da parte di Alitalia: prende atto del fatto che l'ultimo trimestre non si è registrato né una diminuzione significativa della tesoreria, sebbene la situazione rimanga critica, né un forte aumento dell'indebitamento<sup>(24)</sup>. Essa osserva che vari provvedimenti in materia di costi, di termini di pagamento, ecc. riferiti dalla stampa sono stati utilizzati da Alitalia per ritardare l'utilizzo dell'aiuto al salvataggio. La Commissione ritiene che il ricorso da parte dell'impresa a risorse interne o di altre fonti di finanziamento per finanziare il suo funzionamento sia positivo e riflette l'efficiente intervento della nuova dirigenza sulla situazione societaria. Tuttavia, conformemente agli orientamenti comunitari in materia, il citato aiuto al salvataggio era stato dimensionato per coprire sei mesi di funzionamento, nello specifico il periodo da ottobre 2004 al marzo 2005. Giacché al 15.12.2004 l'aiuto non era ancora stato utilizzato, la Commissione desidera ottenere informazioni più dettagliate dalle autorità italiane per capire perché il prestito ponte di 400 milioni di EUR sarà comunque esaurito al 31.3.2005, vale a dire utilizzato completamente in un periodo di 3 mesi e mezzo anziché nei sei mesi previsti. Le precisazioni richieste dovranno includere anche gli effetti del ritardo con cui l'aiuto è stato utilizzato inizialmente e quelli della menzionata proroga dei termini di pagamento. L'analisi che sarà commissionata all'esperto, come sopra indicato, si estenderà, all'occorrenza, al piano di tesoreria di Alitalia.

### 3.1.5. Conclusioni

66. Nelle attuali condizioni, la Commissione non può escludere che le previste ricapitalizzazioni di AZ Fly e di AZ Servizi costituiscano aiuto di Stato ai sensi delle disposizioni dell'articolo 87 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE.

### 3.2. Base giuridica della valutazione

67. L'articolo 87, paragrafo 2 del trattato che prevede aiuti a carattere sociale, aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali o da altri eventi eccezionali, gli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania non trova applicazione nel caso di specie.

68. L'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) prevede le deroghe applicabili agli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione. Tuttavia, la Commissione non ritiene che le misure in questione, previste nell'ambito della ristrutturazione e in vista di una privatizzazione di Alitalia, rispondano agli obiettivi di sviluppo regionale.

<sup>(24)</sup> In proposito, le disponibilità a breve termine del gruppo ammontavano a 117 milioni di EUR alla data del 31.10.2004, a 83 milioni di EUR al 30.9.2004 e a 188 milioni di EUR al 30.8.2004; il debito netto del gruppo ammontava rispettivamente a 1 683 milioni di EUR, 1 721 milioni di EUR e 1 632 milioni di EUR.

69. L'articolo 87, paragrafo 3, lettera b) che prevede aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo o a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro, così come l'articolo 87, paragrafo 3, lettera d) che prevede aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, non si applicano agli aiuti concessi nel settore del trasporto aereo.

70. A norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche possono considerarsi compatibili con il mercato comune, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Nella fattispecie, la Commissione ritiene che l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE costituisca la base che potrebbe giustificare una deroga al principio del divieto degli aiuti di Stato. A tale riguardo, la Commissione ritiene che l'aiuto alla ristrutturazione potrebbe contribuire allo sviluppo di attività economiche senza incidere negativamente sugli scambi, qualora fossero rispettate le condizioni previste dalle disposizioni applicabili agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione, così come gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà.

### 3.3. Valutazione della compatibilità dell'aiuto alla luce della base giuridica

71. Tuttavia, l'esame delle citate condizioni induce la Commissione a dubitare del fatto che tutte le misure in oggetto, qualora dovessero essere considerate aiuti, potrebbero essere dichiarate compatibili in applicazione della deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato.

72. In aggiunta alle proprie indagini che intende svolgere con l'aiuto di un esperto di sua nomina, o se lo riterrà preferibile, designato di concerto con le autorità italiane, la Commissione attende pertanto da queste che le forniscano ogni prova utile affinché possa concludere che:

- la ricapitalizzazione di 1,2 miliardi di EUR annunciata da AZ Fly è conforme al principio dell'investitore privato operante in economia di mercato grazie alla partecipazione effettiva e contestuale di investitori privati, resa effettiva dall'impegno assunto dalle banche garanti;

- l'assunzione di controllo di AZ Servizi da parte della holding pubblica Fintecna è anche conforme al medesimo principio e che, allo stesso modo, le relazioni contrattuali tra AZ Fly ed AZ Servizi definite in questa occasione sono conformi alle condizioni di mercato.

73. Con riferimento agli orientamenti comunitari sugli aiuti alla ristrutturazione, la Commissione rammenta che il rispetto degli impegni assunti dall'Italia in relazione all'aiuto al salvataggio restano di attualità nel contesto della ricapitalizzazione, oggetto della presente decisione; infatti, se detta operazione dovesse essere considerata un aiuto di Stato, tutte le norme comunitarie in materia dovrebbero essere applicate per stabilirne l'eventuale compatibilità. La Commissione ricorda inoltre che Alitalia ha già ricevuto un aiuto alla ristrutturazione nel 1996-1997. Se si dovesse constatare l'esistenza di nuovi aiuti di Stato, questi potrebbero non garantire il ripristino della redditività dell'impresa, potrebbero essere contrari all'interesse comune qualora non offrissero garanzie atte a prevenire eccessive distorsioni della concorrenza e potrebbero non essere limitati a quanto strettamente necessario. Siffatti aiuti sarebbero in contrasto con l'impegno analogo assunto nuovamente dalle autorità italiane in relazione alla presente ricapitalizzazione ai fini dell'approvazione dell'aiuto al salvataggio nel luglio 2004. Infine, costituirebbero una violazione certa del principio «una tantum», atteso che la società ha già potuto beneficiare di aiuti di Stato in passato e che non è ancora trascorso un periodo di dieci anni dal completamento dell'ultimo piano di ristrutturazione.

#### 3.4. Conclusione

74. In conclusione a quanto suesposto, la Commissione nutre dubbi circa il fatto che le misure di ricapitalizza-

zione di AZ Fly e di AZ Servizi, qualora fossero ritenute aiuti di Stato, soddisfacciano le condizioni per beneficiare della deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c).

75. Tenuto conto di quanto precede, la Commissione invita l'Italia a presentare, nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE, le proprie osservazioni e a fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione della misura, entro un mese dalla data di ricezione della presente. La Commissione invita inoltre le autorità italiane a trasmettere senza indugio copia della presente lettera al beneficiario potenziale dell'aiuto.

76. La Commissione desidera richiamare all'attenzione dell'Italia sull'effetto sospensivo dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE e sul fatto che, in forza dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, essa può imporre allo Stato membro interessato di recuperare ogni aiuto illegale dal beneficiario.

Con la presente la Commissione comunica all'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della Gazzetta ufficiale, e informerà infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati anzidetti saranno invitati a presentare osservazioni entro un mese dalla data di detta pubblicazione.”.