II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

DECISIONI

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 24 aprile 2007

relativa alla misura cui il Belgio ha dato esecuzione a favore di InterFerryBoats [C 46/05 (ex NN 9/04 e ex N 55/05)]

[notificata con il numero C(2007) 1180]

(I testi in lingua francese e olandese sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/608/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

1.1. Casi NN 9/04 e N 55/05

(1) Con lettera del 12 agosto 2003, protocollata alla Commissione europea il 20 agosto 2003 [TREN/A(03)27718], le autorità belghe hanno notificato misure per il salvataggio e la ristrutturazione, concesse dalla Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) alla sua filiale Inter Ferry Boats (IFB) attraverso un contratto quadro concluso il 7 aprile 2003, ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

(2) Il 13 ottobre 2003 [D(03)17546], la Commissione ha invitato le autorità belghe a fornire alla Commissione ulteriori informazioni. Il 12 dicembre 2003 si è svolta una riunione bilaterale, su questo argomento, con le autorità belghe. Nel corso di tale riunione è stato trasmesso alla Commissione il piano di ristrutturazione per IFB.

(3) Le autorità belghe hanno risposto alla lettera della Commissione con lettera del 7 gennaio 2004, protocollata alla Commissione il 13 gennaio 2004 [TREN/A(04)10708]. Da tale lettera, risulta che l'aiuto notificato è stato concesso. Di conseguenza il caso è stato protocollato con il numero NN 9/2004. Il 30 aprile 2004 si è svolta una seconda riunione. Le autorità belghe hanno inviato la documentazione supplementare, chiesta dalla Commissione nel corso di questa riunione, con lettera del 15 giugno 2004, protocollata alla Commissione il 21 giugno 2004 [TREN/A(04)23691].

(4) Con lettera del 26 gennaio 2005 [D(05)100339], la Commissione ha invitato le autorità belghe a fornire alla Commissione informazioni supplementari, che sono state trasmesse con lettera del 25 marzo 2005, protocollata alla Commissione il 30 marzo 2005 [TREN/A(05)7712].

(5) Con lettera del 28 gennaio 2005 [SG(2005)A1133], le autorità belghe hanno comunicato alla Commissione l'intenzione della SNCB di procedere ad un ulteriore aumento di capitale di IFB, non previsto dagli accordi notificati il 12 agosto 2003. Di conseguenza la Commissione ha protocollato questo caso come notifica con il numero N 55/2005.

(6) Con lettera del 29 marzo 2005 [D(03)106199], la Commissione ha invitato le autorità belghe a fornire alla Commissione informazioni supplementari, che sono state trasmesse con lettera del 28 aprile 2005, protocollata alla Commissione il 3 maggio 2005 [SG/A(05)4155].

(7) Con lettera del 31 maggio 2005 [D(03)111096], la Commissione ha invitato le autorità belghe a fornire alla Commissione informazioni supplementari, che sono state trasmesse con lettera del 30 giugno 2005, protocollata alla Commissione il 1º luglio 2005 [TREN/A(05)16598].

(8) Il 16 settembre 2005 si è svolta una riunione di lavoro fra la Commissione e le autorità belghe. Nel corso di questa riunione, la Commissione ha chiesto alle autorità belghe di fornire alla Commissione informazioni supplementari, che sono state trasmesse tramite posta elettronica, il 21 ottobre 2005, protocollata alla Commissione il 24 ottobre 2005 [TREN/A(05)27067].

1.2. **Caso C 46/05.**

(9) Con lettera del 7 dicembre 2005 la Commissione ha informato il Belgio della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, nei confronti delle misure in oggetto.

(10) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* [1]. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito alle misure di cui trattasi. La Commissione non ha ricevuto osservazioni in merito da parte di terzi interessati.

(11) Il Belgio ha risposto alla lettera di avvio del procedimento con lettera del 14 febbraio 2006, protocollata alla Commissione il 15 febbraio 2006, con il numero TREN/A/13934. Con la stessa lettera del 14 febbraio 2006, essa ha reiterato la sua notifica del 28 gennaio 2005.

(12) Il 1º giugno 2006 e il 25 luglio 2006 si sono svolte delle riunioni di lavoro fra i servizi della Commissione e le autorità belghe. Le autorità belghe hanno trasmesso informazioni supplementari alla Commissione con lettera del 29 giugno 2006, protocollata dalla Commissione lo stesso giorno, con il numero TREN/A/25806, con lettera del 20 settembre 2006, protocollata lo stesso giorno con il numero TREN/A/32665 e con messaggi elettronici del 16 e del 21 novembre 2006, protocollati con i numeri TREN/A/37638 e TREN/A/37981.

(13) Con lettera del 30 novembre 2006, pervenuta alla Commissione il 5 dicembre 2006 e protocollata con il numero TREN/A/39219, le autorità belghe hanno trasmesso una lettera del Signor Karel Vinck concernente il presente fascicolo. Le autorità belghe hanno inviato la suddetta lettera per convalidare la loro tesi in base alla quale le decisioni della SNCB nel presente fascicolo, non erano riconducibili al Belgio, ma unicamente alla SNCB.

(14) Con lettera del 5 febbraio 2007 [D(07)302095], la Commissione ha invitato le autorità belghe a fornire alla Commissione ulteriori informazioni. Il Belgio ha trasmesso tali informazioni con lettera del 6 febbraio 2007, protocollata alla Commissione il 7 febbraio 2007 [A(07)24246], con lettera dell'8 febbraio 2007, protocollata alla Commissione il 9 febbraio 2007 [A(07)23613], con lettera del 13 febbraio 2007, protocollata alla Commissione il 15 febbraio 2007 [A(07)24201], e con lettera del 15 febbraio 2007, protocollata alla Commissione il 16 febbraio 2007 [A(07)24362].

(15) Con lettera del 15 marzo 2007 [D(07)306248] e nel corso di una riunione di lavoro che si è svolta il 16 marzo 2007, la Commissione ha invitato le autorità belghe a fornirle ulteriori informazioni. Il Belgio ha trasmesso tali informazioni con lettera del 30 marzo 2007, protocollata alla Commissione lo stesso giorno [A(07)28411].

2. **DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEGLI AIUTI PER IL SALVATAGGIO E LA RISTRUTTURAZIONE**

2.1. **Le parti del contratto quadro relative al salvataggio e alla ristrutturazione di IFB**

2.1.1. *IFB*

2.1.1.1. Descrizione della società

(16) IFB è una società per azioni (société anonyme) di diritto belga. La SNCB detiene l'89,03 % del capitale sociale. Gli altri azionisti sono CNC Transports, una filiale di proprietà al 93,8 % della SNCF (7,41 %), ICF (2,08 %), e EWS (English Welsh and Scottish Railway — 1,22 %).

(17) IFB è stata creata il 1º aprile 1998 con la fusione delle tre società seguenti: Ferry Boats SA, Interferry SA e il dipartimento «ferrovia» di Edmond Depaire Ltd. Come il Belgio ha dimostrato, producendo un estratto del registro delle società, si è trattato di una fusione per assorbimento, nel corso della quale Ferry Boats SA ha assorbito Interferry SA; successivamente, all'entità oggetto della fusione si è aggiunto il dipartimento ferrovia di Edmond Depaire SA. IFB mantiene quindi la personalità giuridica di Ferry Boats, che è stata creata nel 1923.

[1] GU C 159 dell'8.7.2006, pag. 2.

(18) IFB persegue soprattutto due tipi di attività, la logistica per il trasporto su ferrovia e il trasporto combinato (IFB Logistics) e la gestione dei terminali continentali per il trasporto combinato (IFB Terminals). Le attività dell'impresa sono state descritte nei dettagli nella lettera di avvio del procedimento formale di esame, ai punti 16-29.

(19) A queste attività, bisogna aggiungere le partecipazioni e filiali che IFB detiene o deteneva in Belgio e all'estero nelle società che gestiscono terminali marittimi e continentali nonché nelle società di trasporto. Queste partecipazioni e filiali sono state descritte nei dettagli ai punti 30 e seguenti della lettera di avvio del procedimento formale di esame. Il Belgio ha informato la Commissione che determinate informazioni contenute nella lettera di avvio del procedimento non erano del tutto corrette o riguardano situazioni che nel frattempo si sono modificate. I cambiamenti intervenuti dopo la lettera di avvio del procedimento sono descritti ai punti seguenti. Per il resto si rinvia alla decisione di avvio del procedimento (punti da 30 a 49).

(20) Partecipazioni di IFB nei terminali in Belgio. IFB si è ritirata dal terminale di Zeebrugge. Al punto 30 della lettera di avvio del procedimento è scritto che essa ha venduto la propria partecipazione al gruppo di interesse OCHZ. In realtà, IFB ha venduto la propria partecipazione a Hesse-Noord Natie, con la quale essa deteneva la gestione congiunta del terminale.

(21) Al punto 41 della lettera di avvio del procedimento è scritto che IFB detiene il 16,76 % della società Dry Port Mouscron-Lille. Il Belgio ha informato la Commissione che, in seguito ad un aumento di capitale della società avvenuto il 29 giugno 2006, al quale IFB non ha partecipato, nonché all'ingresso di un investitore privato, DELCATRANS, nel capitale della società, la sua partecipazione è scesa all'11,07 %.

(22) Partecipazione di IFB nei terminali in Francia. IFB ha venduto la propria partecipazione del 30 % nella società Nord France Terminal International OU (in appresso NFTI-ou) nell'autunno 2006 a CMA-CGM. In seguito a tale operazione, IFB attualmente detiene in Francia solo una partecipazione del 2 % nella società CNC transports, ridenominata nel frattempo Naviland Cargo.

2.1.1.2. Mercati interessati e parti di mercato di IFB

(23) La Commissione ha stabilito nella decisione di avvio del procedimento (punti 50-54) che per le attività di IFB Logistique, bisognava distinguere due mercati di prodotto diversi, vale a dire le attività di spedizione e le attività di logistica. Tali mercati sono stati definiti mercati nazionali e la quota di mercato d'IFB Logistics è stata calcolata fra il 2 % e il 5 %.

(24) Per quanto riguarda il mercato dei terminali, la decisione di avvio del procedimento (punti 55-59) ha operato una distinzione fra i terminali continentali e i terminali marittimi. IFB nel frattempo ha disinvestito tutte le proprie partecipazioni nei terminali marittimi. Né i terzi interessati, né il Belgio hanno contestato la definizione contenuta nella decisione di avvio del procedimento.

(25) Il mercato del trasporto merci ferroviario è un mercato contiguo ai suddetti due mercati. Dal 2003, esso è stato aperto per il trasporto internazionale di merci a partire e a destinazione del Belgio, come previsto dalla direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie ([2]). Tale apertura del trasporto merci internazionale è stata completata con l'apertura del mercato del trasporto merci nazionale, il 1º gennaio 2007, che è prevista dalla direttiva 91/440/CEE e che è stata attuata in Belgio con un decreto reale del 13 dicembre 2005.

2.1.2. *La SNCB*

(26) La SNCB è stata creata con la legge belga del 23 luglio 1926 che ha istituito la Société Nationale des Chemins de Fer Belges ([3]) A partire dal 14 ottobre 1992 ([4]), essa è un'impresa pubblica autonoma e una società per azioni di diritto pubblico ([5]).

(27) Il 1º gennaio 2005 lo Stato belga ha modificato la struttura della SNCB. Quest'ultima è stata suddivisa in tre società distinte, vale a dire:

— la SNCB Holding, una società «holding» che detiene partecipazioni al 100 % nelle altre due società, che sono:

— Infrabel, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, e

— la nuova SNCB, l'impresa ferroviaria che effettua servizi di trasporto.

Lo Stato belga detiene il 100 % del capitale della SNCB Holding.

(28) Gli organi di gestione della SNCB sono il Consiglio di amministrazione, il Comitato di direzione e l'Amministratore delegato. Il consiglio di amministrazione è composto da 10 membri, compreso l'amministratore delegato. Gli amministratori sono nominati dal Re, con decreto deliberato in Consiglio dei Ministri.

([2]) GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.
([3]) Moniteur Belge del 24 luglio 1926.
([4]) Data dell'entrata in vigore del decreto reale del 30 settembre 1992 che autorizza il primo contratto di gestione della Société nationale des chemins de fer belges e che stabilisce le misure relative alla suddetta società, Moniteur Belge del 14 ottobre 1992.
([5]) Definite nella legge del 21 marzo 1991 che riforma determinate imprese pubbliche economiche, Moniteur belge del 27 marzo 1991.

(29) Il governo belga è rappresentato nel consiglio di amministrazione da un commissario del governo. Il commissario del governo può adire le autorità belghe al fine di annullare una decisione del consiglio di amministrazione relativa ad un oggetto estraneo all'espletamento delle missioni di servizio pubblico quando tale decisione «*porte […] préjudice à la mise en œuvre des tâches de service public*» *(articolo 23, comma 2 della legge)*

2.2. **Le difficoltà finanziarie incontrate da IFB nel 2001 e 2002**

(30) È opportuno analizzare anzitutto le ragioni all'origine delle difficoltà finanziarie e descrivere successivamente la reazione dei dirigenti di IFB e della SNCB.

2.2.1. *Le difficoltà finanziarie*

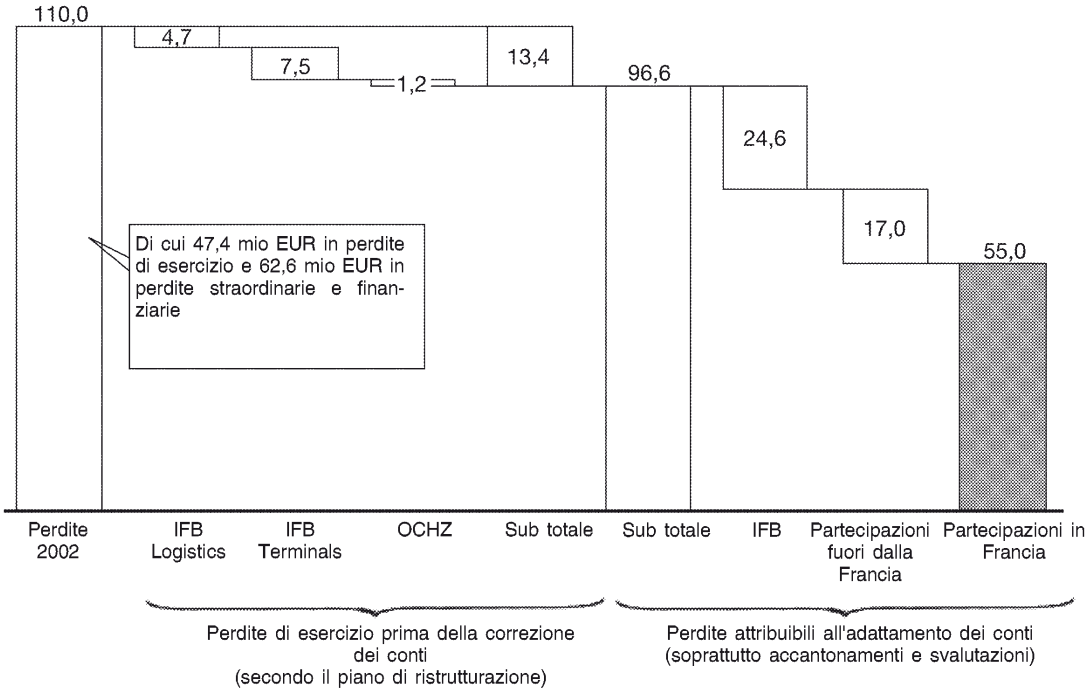
(31) La ragione principale delle difficoltà di IFB risiede nelle difficoltà finanziarie incontrate dalle sue partecipazioni in Francia, situate tutte nel porto di Dunkerque, nel 2001 e 2002. Le difficoltà finanziarie riguardavano anche le attività «IFB Logistics» e «IFB Terminals», che nel 2002 registravano perdite.

(32) Come indica il grafico 1, l'importo totale delle perdite di IFB dell'esercizio 2002 ammontava a 110 mio EUR. 12,2 mio EUR riguardavano perdite di esercizio prima della correzione dei conti di IFB Logistics (4,7 mio EUR) e IFB Terminal (7,5 mio EUR). A ciò bisogna aggiungere una perdita di esercizio pari a 1,2 mio EUR nella partecipazione in OCHZ. Tali perdite, per un importo totale di 13,4 mio EUR, costituivano il 12 % delle perdite totali. Il saldo delle perdite nel 2002, vale a dire 96,6 mio EUR, proveniva da svalutazioni e accantonamenti nell'ambito della correzione dei conti, che si rendevano necessari in seguito ai problemi che la società aveva incontrato in Francia e in Belgio. Il 75 % di tali svalutazioni e accantonamenti deriva da partecipazioni di IFB. Su tale quota, il 76 % riguarda le partecipazioni in Francia.

Grafico 1

Ripartizione delle perdite nel 2002

Mio EUR



Fonte: Piano di ristrutturazione di TFB, 24/03/2003; IFB Controlling

2.2.2. *La reazione del management di IFB e della SNCB*

(33) Dalla fine del 2000, IFB non ha più pagato le fatture che la SNCB le aveva inviato per le sue prestazioni di servizi ferroviari. Nel 2001 e soprattutto nel 2002, IFB ha continuato questa pratica, che la SNCB ha tollerato. In tal modo, IFB, a fine gennaio 2003, aveva accumulato fatture della SNCB non pagate per un totale di 63 mio EUR. Il mancato pagamento di queste fatture spiega perché IFB riuscisse a sopravvivere malgrado le gravi difficoltà finanziarie.

(34) Il 21 maggio 2002, il consiglio di amministrazione di IFB ha constatato che, in seguito alle perdite subite dalla fine del 2000, i fondi propri sono diminuiti raggiungendo un importo inferiore alla metà del capitale sociale. Come prevede l'articolo 633 del Code des Sociétés belga, IFB ha convocato un'assemblea generale straordinaria degli azionisti di IFB.

(35) Nel corso di questa assemblea, la SNCB, in quanto azionista di maggioranza, ha manifestato il proprio impegno a sostenere IFB per le spese operative attraverso un anticipo di tesoreria di 2,5 mio EUR. Tale impegno della SNCB è stato approvato dal consiglio di amministrazione della SNCB. Sulla base di questo impegno, gli azionisti hanno deciso di perseguire provvisoriamente le attività di IFB e hanno chiesto al consiglio di amministrazione di IFB di elaborare un piano di ristrutturazione completo che includa le filiali e la gestione dei terminali.

(36) Il consiglio di amministrazione della SNCB, nel corso della riunione del 19 luglio 2002, ha fatto il punto sulla situazione della sua filiale IFB. L'amministratore delegato di IFB ha presentato la situazione del gruppo; successivamente, il consiglio di amministrazione ha preso la seguente decisione: «Il Consiglio dichiara il proprio accordo su un apporto di 2,5 mio EUR, necessario per soddisfare le necessità di tesoreria e garantire la continuità di IFB fino a fine ottobre 2002 (tale importo costituirebbe un anticipo su un probabile aumento di capitale)».

(37) Nel corso del secondo semestre 2002, in seguito all'approvazione da parte del consiglio di amministrazione, la SNCB ha versato a IFB, l'anticipo di tesoreria di 2 500 000 EUR, secondo il seguente calendario:

— 6.8.2002: versamento di un importo di 1 000 000 EUR,

— 17.9.2002: versamento di un importo di 1 000 000 EUR,

— 30.9.2002: versamento di un importo di 500 000 EUR.

(38) Tale anticipo produceva interessi del 3,1 %; esso è stato integralmente rimborsato nel luglio 2003. Tale rimborso ha avuto luogo in due fasi:

— il 15 luglio 2003, IFB ha rimborsato un importo di 1 500 000 EUR su questa somma, maggiorato di un importo di 40 422,04 EUR,

— il 23 luglio 2003, IFB ha rimborsato alla SNCB il saldo di 1 000 000 EUR, maggiorato degli interessi per un importo di 26 883,35 EUR.

(39) Il 19 settembre 2002, l'amministratore delegato di IFB ha incaricato due revisori di redigere una relazione speciale alfine di valutare la situazione finanziaria dell'impresa. Alla luce delle conclusioni di questo rapporto, presentato a IFB il 4 dicembre 2002 e alla SNCB in data successiva, il consiglio di amministrazione della SNCB ha dato il suo accordo di principio, il 20 dicembre 2002, a sottoscrivere un aumento di capitale di IFB. Il 24 dicembre 2002, anche l'Assemblea generale straordinaria degli azionisti («AGE») di IFB ha accettato questa proposta.

(40) La direzione di IFB ha elaborato, con il sostegno del consulente McKinsey, un piano di ristrutturazione per IFB. Tale piano di ristrutturazione, che è descritto nei dettagli ai punti 73-86 della presente decisione, è stato approvato dal consiglio di amministrazione di IFB il 23 marzo 2003.

(41) Successivamente, il management delle due società (IFB e SNCB) ha fissato i dettagli del salvataggio e della ristrutturazione di IFB in un «contratto quadro relativo alla ristrutturazione di IFB», che è stato firmato fra le due società il 7 aprile 2003. Nel corso di una seconda AGE, gli azionisti di IFB hanno dato il loro accordo alla prosecuzione delle attività di IFB sulla base del suddetto contratto quadro.

2.3. **Le misure per il salvataggio e la ristrutturazione previste dal «contratto quadro tra la SNCB e IFB relativo alla ristrutturazione di IFB» del 7 aprile 2003**

(42) L'articolo 2 del contratto quadro stabilisce che l'esecuzione delle misure concordate tra le parti avverrà in due fasi, vale a dire una fase di salvataggio e una fase di ristrutturazione.

2.3.1. *Modalità e condizioni di concessione delle misure di salvataggio*

(43) L'articolo 3 del contratto quadro prevede le misure di salvataggio seguenti:

— la concessione di un anticipo recuperabile di 5 mio EUR,

— la concessione di un credito agevolato per un massimo di 15 milioni, e

— la concessione di una dilazione di pagamento provvisoria relativa ai debiti per 63 mio EUR di IFB nei confronti della SNCB.

(44) La durata di queste misure è stata limitata a 12 mesi; tuttavia, esse sono state tacitamente prorogate di comune accordo delle parti fino alla data dell'aumento di capitale.

(45) Il tasso di interesse sull'anticipo recuperabile e sulle somme prelevate sul credito agevolato è pari al tasso di interesse di riferimento applicato dalla Commissione per gli aiuti di Stato. Gli interessi verranno capitalizzati e il loro pagamento avverrà contemporaneamente al pagamento dei crediti dovuti.

(46) I debiti per 63 mio EUR sono conseguenza di interessi di mora convenzionali del 5,4 %. Gli interessi saranno capitalizzati e versati al momento del pagamento del debito principale.

(47) Gli interessi dovuti da IFB alla SNCB per i debiti e il credito agevolato ammontavano a 2,2 mio EUR nel 2002, a 3,9 mio EUR nel 2003, a 4,7 mio EUR nel 2004, a 5,2 mio EUR nel 2005 e sarebbero di 4,4 mio EUR nel 2006.

(48) L'articolo 7 del contratto prevede che IFB rinunci, nei confronti della SNCB, alla prescrizione dei suoi debiti.

(49) L'insieme delle misure di cui sopra è stato attuato a decorrere dalla firma del contratto quadro, vale a dire dal 7 aprile 2003. IFB tuttavia non si è avvalso dell'anticipo recuperabile.

2.3.2. *Modalità e condizioni di concessione delle misure di ristrutturazione*

(50) L'articolo 4 del contratto quadro, intitolato modalità di concessione dell'aspetto «misure di ristrutturazione», è redatto come segue:

«Le Parti confermano la loro intenzione di attuare le seguenti misure a condizione che siano conformi a un piano di ristrutturazione approvato dai relativi Consigli di amministrazione, dallo Stato belga e se necessario dalla CE e a condizione che siano approvate dagli azionisti di IFB:

— La conversione in capitale dell'anticipo recuperabile di un importo di 5 mio EUR,

— La conversione in capitale della quota di credito agevolato prelevata per un importo massimo di 15 mio EUR […],

— La conversione in capitale dei debiti di […] 63 mio EUR,

— Eventualmente e a condizione che le due parti siano d'accordo al riguardo, un aumento di capitale supplementare […].»

(51) L'attuazione di questo aumento di capitale è subordinata ad una condizione sospensiva, prevista all'articolo 5 del contratto quadro, vale a dire la sua approvazione da parte della Commissione, alla luce delle norme in materia di aiuti di Stato. L'articolo 5 prevede quanto segue:

«Gli impegni contratti dalla SNCB […] sono subordinati alla seguente condizione sospensiva. Le parti chiederanno allo Stato belga di procedere al più presto alla comunicazione del presente contratto quadro alla CE. Le parti chiederanno inoltre allo Stato belga, se la CE dovesse ritenere nell'ambito di questa comunicazione che [il contratto quadro] comprende la concessione di un aiuto di Stato (come prevede l'articolo 87 del trattato CE), di notificare il [contratto quadro] a norma dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE. Al fine di consentire alla CE di adottare una posizione [il contratto quadro] non sarà in ogni caso eseguito entro 15 giorni lavorativi a decorrere dal giorno della notifica alla CE. Se [il contratto quadro] dovesse essere qualificato aiuto di Stato globale dalla CE, non verrà eseguito prima che quest'ultima abbia approvato esplicitamente o implicitamente l'aiuto in questione e, se del caso, nei limiti e alle condizioni illustrate nella disposizione di approvazione.

Se la CE dovesse qualificare parzialmente o totalmente [il contratto quadro]aiuto di Stato e nell'ipotesi e a condizione che tale aiuto sia dichiarato incompatibile con il mercato comune, le Parti discuteranno in perfetta buona fede della fattibilità delle eventuali misure supplementari richieste nei confronti di IFB, ma senza l'obbligo di eseguire tali misure supplementari o adattate, se le circostanze nelle quali deve essere concesso l'aiuto, sono considerate assolutamente ingiustificate.»

(52) Il diritto civile belga prevede che, una volta realizzata la condizione sospensiva, il contratto sia valido retroattivamente.

(53) Nella loro risposta alla lettera di avvio del procedimento, le autorità belghe hanno informato la Commissione che l'aumento di capitale verrà effettuato esattamente come convenuto fra le parti nel contratto quadro, se la Commissione lo autorizza. Esso sarà di 95,3 mio EUR, ottenuti come segue:

(in M EUR)

Conversione in capitale del credito agevolato	15
Conversione in capitale dei debiti di IFB nei confronti della SNCB	63
Conversione in capitale degli interessi accumulati per il credito agevolato e i debiti nel periodo 2002-2006 (per il 2006 solo in parte)	17,3
Totale	95,3

(54) Le autorità belghe hanno informato la Commissione che l'aumento non riguarderebbe la totalità degli interessi accumulati nel 2006, al fine di assicurare che il rapporto debiti/fondi propri di IFB corrisponda al tasso medio dei suoi concorrenti e non sia superiore. Essa non comporta nemmeno l'anticipo recuperabile, in quanto IFB non si è avvalso di questa agevolazione.

(55) Nella loro risposta alla lettera di avvio del procedimento, le autorità belghe hanno inoltre informato la Commissione della reiterazione della notifica del 28 gennaio 2005, con la quale esse avevano informato la Commissione dell'intenzione della SNCB e di IFB di procedere, oltre a quanto è stato previsto nell'articolo 4 del contratto quadro, ad un aumento di capitale supplementare per 5 mio EUR attraverso l'apporto in natura della partecipazione al 47 % della SNCB nella società TRW ([6]).

(56) Il piano di ristrutturazione previsto all'articolo 4 è stato trasmesso alla Commissione nel corso della riunione con le autorità belghe che si è svolta il 12 dicembre 2003. La sua attuazione è iniziata fin dal 2003 e si è completata a inizio 2005.

(57) Il piano di ristrutturazione è composto da due parti, che corrispondono a due diverse strategie concernenti da un lato le filiali francesi del gruppo e dall'altro le attività belghe di IFB. La strategia scelta per la Francia consiste nel disinvestimento completo delle partecipazioni, mentre la strategia scelta per il Belgio consiste nella ristrutturazione della società al fine di continuarne l'esercizio.

2.3.2.1. Il disinvestimento delle filiali che gestiscono dei terminali in Francia

(58) Come viene spiegato nella presente decisione e, più in dettaglio ai punti 30 e seguenti della lettera di avvio del procedimento, IFB ha perseguito una strategia di disinvestimento per le sue filiali francesi. Questa politica è stata completata con la vendita della partecipazione in NFTIOU nel novembre 2006.

(59) Il costo totale del disinvestimento delle filiali di IFB in Francia è ammontato a 39,1 mio EUR. La tabella che segue riprende la ripartizione di tale costo rispetto alle cinque filiali. Nei punti che seguono, vengono spiegati nel dettaglio il fabbisogno di finanziamento e le cifre concernenti le diverse società.

([6]) IFB detiene una partecipazione dello 0,9 % in questa società, che gestisce terminali ad Anversa, Zeebrugge, Ostenda, Charleroi, Liegi, Bruxelles, Etge, Genk e Muizen e offre treni merci a 11 Stati membri.

Disinvestimento delle partecipazioni francesi: sintesi dei costi sostenuti

(in M EUR)

	ACIMAR	NFTI-ou	IFB FRANCE	DPD	TOTALE DELLE PARTECIPAZIONI
Minus valenza sui crediti	3,9		0,8	2,8	7,5
Minus valenza su partecipazione		16,7	0,1	5,1	22,0
Aumento di capitale		1,7			1,7
Costo totalel	3,9	19,5	0,8	7,9	31,1
Interessi maturati al 30.6.2006					+ 7,7
Fluttuazione conto corrente 9.2002-12.2002					+ 0,5
Plus valenza su vendita SSTD					– 0,2
Totale delcosto di disinvestimento delle partecipazioni francesi					39,1

a) ***Fabbisogno di finanziamento***

(60) La tabella è stata formulata sulla base delle situazioni contabili al 27 settembre 2002. Essa distingue i seguenti importi:

— un importo di 31,1 mio EUR corrispondente a minusvalenze sui crediti, a minusvalenze sulle partecipazioni nonché all'aumento di capitale di NFTI-ou pari a un importo di 1,7 mio EUR,

— un importo di 7,7 mio EUR di interessi giunti a scadenza corrispondente all'importo degli interessi accumulati fra la fine del 2002 e il 30 giugno del 2006 sulle parti dell'anticipo recuperabile e il dilazione di pagamento che serviva a finanziare il disinvestimento,

— un importo di 0,2 mio EUR corrispondente alla plusvalenza sulla vendita di SSTD,

— un importo di 0,5 mio EUR corrispondente alla differenza delle situazioni contabili al 27 settembre 2002 da un lato e l'importo delle minusvalenze reali contabili al 31 dicembre 2002 dall'altro.

(61) Quest'ultimo importo di 0,5 mio EUR corrisponde al flusso di fondi fra le partecipazioni francesi di IFB e IFB fra il 27 settembre 2002 e fine 2002 e doveva essere ripreso nella tabella alfine di poter riconciliare le minusvalenze reali contabili alla fine del 2002 con il fabbisogno totale calcolato sulla base della situazione al 27 settembre 2002. Per quanto riguarda il fabbisogno di finanziamento di IFB, non è necessario tener conto di tale importo; il fabbisogno di finanziamento di IFB relativo al disinvestimento delle partecipazioni francesi è quindi di 38,6 mio EUR.

(62) Il fabbisogno di finanziamento per il disinvestimento delle partecipazioni di IFB in Francia è stato finanziato dalla SNCB. In effetti, IFB ha utilizzato 30,9 mio EUR del suo margine di manovra ottenuto attraverso la concessione del credito agevolato provvisorio di 15 mio EUR e attraverso il non-recupero provvisorio dei crediti esistenti dell'ordine di 63 mio EUR per finanziare il disinvestimento. 7,7 mio EUR del finanziamento corrispondono agli interessi dovuti per questa somma in virtù del contratto quadro del 7 aprile 2003, che prevede che gli interessi vengano pagati solo al momento del pagamento del credito principale (o convertiti in capitale contemporaneamente al credito principale).

b) ***Acimar***

(63) La società Acimar realizzava la totalità della sua cifra d'affari attraverso un contratto di trasporto per la società Arcelor. Tale contratto scadeva il 31 dicembre 2005; al momento dell'audit di IFB, effettuato nella seconda metà del 2002, il contratto generava perdite annuali […] (*). Dato che i tentativi di rinegoziare il contratto con Arcelor erano falliti, la SNCB ha deciso di far dichiarare il fallimento di Acimar e chiedere l'amministrazione controllata. IFB vantava crediti nei confronti di Acimar per un valore di 3,9 mio EUR non recuperabili, che costituiscono il costo del disinvestimento.

c) ***NFTI-ou***

(64) Per quanto riguarda NFTI-ou, una società controllata congiuntamente da IFB e il Port Autonome de Dunkerque, che gestisce terminali nel porto di Dunkerque, la SNCB ha optato per il disinvestimento attraverso la vendita della propria partecipazione.

(*) Dati riservati.

(65) La partecipazione di IFB in NFTI-ou comportava l'obbligo, per IFB, attraverso una «lettre de confort», di finanziare una parte delle perdite corrispondenti alla sua partecipazione nella società. Inoltre, IFB si era fatta garante per un prestito contratto dalla società con la banca […], per un importo di 2,9 mio EUR.

(66) Alfine di disinvestire la propria partecipazione nella società, IFB ha negoziato con il Porto autonomo di Dunkerque la cancellazione degli impegni derivanti dalla «lettre de confort». A titolo di contropartita, IFB ha partecipato ad un aumento di capitale di NFTI-ou, divenuto necessario per consentire la prosecuzione delle attività della società, per un valore di 1,7 mio EUR e ha ceduto una parte delle sue quote sociali al Porto autonomo di Dunkerque per un prezzo simbolico di 1 EUR. In seguito alla suddetta operazione, IFB deteneva ormai solo il 30 % delle quote sociali.

(67) IFB e il Porto di Dunkerque hanno poi cercato e trovato un acquirente, CMA-CGM, per le quote di IFB […]. Prendendo in considerazione il prezzo di vendita, il costo totale del disinvestimento per IFB era di 18,5 mio EUR, di cui 1,7 mio EUR per l'aumento di capitale e 16,7 mio EUR per le minusvalenze realizzate sulla partecipazione.

d) ***IFB France***

(68) IFB France, divenuta successivamente AGEP, è stata ceduta a NFTI-ou […] il che rappresentava una minusvalenza di 0,1 mio EUR. Dato che IFB ha disinvestito contemporaneamente NFTI-ou, la cessione a NFTI-ou ha come conseguenza il disinvestimento tramite vendita di IFB France. Prima della vendita, IFB ha dovuto rinunciare ai suoi crediti su IFB France per un valore di 0,8 mio EUR. Il costo totale del disinvestimento di IFB France è ammontato quindi a 0,9 mio EUR.

e) ***Dry Port Dunkerque***

(69) La partecipazione di IFB in Dry Port Dunkerque presentava la stessa particolarità della sua partecipazione in NFTI-ou: una lettre de confort obbligava IFB a colmare le perdite operative della società.

(70) IFB ha disinvestito questa partecipazione con una liquidazione, combinata con la vendita di una parte degli attivi, vale a dire la partecipazione dell'8,6 % in NFTI-ou detenuta da Dry Port Dunkerque. Qui, contrariamente alla situazione in NFTI-ou, i soci di IFB non potevano esigere la continuazione della società.

(71) IFB non poteva realizzare i crediti vantati su Dry Port Dunkerque (2,8 mio EUR) e doveva accettare delle minusvalenze sulla sua partecipazione (5,1 mio EUR). Il costo totale della liquidazione era quindi di 7,9 mio EUR.

f) ***SSTD***

(72) La società SSTD è una società che fa profitti. In seguito alla perdita del suo cliente principale e in vista della decisione strategica di abbandonare il mercato francese, IFB ha deciso di venderla all'inizio del 2005, il che ha generato un leggero utile.

2.3.2.2. Il piano di ristrutturazione per la prosecuzione delle attività belghe

(73) IFB ha elaborato, assieme al consulente McKinsey, un piano di ristrutturazione per le attività belghe di IFB. Tale piano prevede due parti:

— ristrutturazione dell'attività «IFB Logistics»,

— ristrutturazione dell'attività «IFB Terminals».

L'idea alla base del piano è di limitare le attività di IFB al suo core business, vale a dire le attività di logistica e di gestione di terminali in Belgio e di disinvestire e vendere le attività che non sono necessarie per l'efficienza economica del core business. È necessario descrivere i risultati finanziari della ristrutturazione, nonché le diverse misure adottate per arrivare a questi risultati (misure generali, misure rispetto all'attività logistica, misure rispetto all'attività terminali, investimenti).

a) ***Risultati finanziari della ristrutturazione***

(74) Dopo le correzioni per ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti per rischi e oneri («cash flow operativo»), il piano di ristrutturazione prevedeva i seguenti risultati finanziari, che sono stati ampiamente confermati dai risultati ottenuti:

(in M EUR)

	2004	2005	2006 (1° semestre)	Totale durante il periodo di ristrutturazione
Previsione cash flow operativo	3,9	4,3	2,35	10,550
Risultato cash flow operativo	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) Le previsioni per i risultati finanziari di IFB si basavano essenzialmente sui seguenti elementi, di cui IFB aveva conoscenza al momento dell'adozione del piano di ristrutturazione:

— centralizzazione del traffico «Rail/barge» su un terminale e aumento sensibile dei volumi. La centralizzazione del traffico «Rail/barge» permetteva di ottimizzare il modello operativo e aumentare le entrate in quanto hanno potuto essere integrate nel gruppo le manutenzioni effettuate fino a quel momento da terzi. Inoltre, IFB aveva potuto acquisire un nuovo cliente importante, CSAV, che intendeva passare ordini per un volume di 50 000 TEU a partire dal 2004,

— riduzione importante del personale, nonché dei costi di manutenzione. Tali misure sono descritte con maggiori dettagli ai punti 78-83 della presente decisione,

— un nuovo accordo relativo alla gestione del terminale ferroviario di Cirkeldyck, che permetteva di prevedere sinergie importanti con il terminale limitrofo MSC Home Terminal,

— un aumento del volume del terminale di Muizen, in seguito ad un nuovo contratto stipulato con Unilog,

— previsioni generali decisamente positive per il mercato del trasporto intermodale, che ha visto una crescita spettacolare fin dall'inizio degli anni 2000.

b) ***Misure prese per la ristrutturazione***

Misure generali

(76) La conclusione di un nuovo contratto collettivo di lavoro a livello dell'impresa e la modifica della regolamentazione del lavoro hanno permesso di aumentare il tasso di attività (il numero di giorni da prestare per anno è stato portato a 13 giorni a decorrere dal 1º gennaio 2004) e diminuire i costi (la retribuzione per il lavoro durante il fine settimana e il lavoro di squadra è stata ridotta a partire dal 1º ottobre 2003).

(77) I servizi amministrativi e commerciali sono stati centralizzati a Berchem, il che ha permesso di chiudere la sede di Gand e ridurre la capacità di quella di Zeebrugge.

(78) Queste misure hanno contribuito a limitare il personale necessario per ridurre le spese generali di IFB di circa 2,55 mio EUR all'anno ([7]) in totale. In effetti, IFB ha ridotto il proprio personale da 210 ETP ([8]) nel settembre 2002 a 175 ETP all'inizio del 2006, il che rappresenta una riduzione del 17 %. Il dettaglio di queste riduzioni può essere presentato come segue:

— per i terminali gestiti direttamente (escluse le filiali), il personale è diminuito da 110 ETP nel settembre 2002 a 96 ETP all'inizio del 2006, il che rappresenta una riduzione del 13 %,

— per quanto riguarda l'attività logistica di IFB, il personale è diminuito da 60 ETP nel settembre 2002 a 49 ETP all'inizio del 2006, il che rappresenta una riduzione del 19 %,

— il personale adibito a funzioni «marketing e vendita» e alle altre funzioni centrali di supporto (finanza, risorse umane, ecc.) è diminuito da 40 ETP nel settembre 2002 a 31 ETP all'inizio del 2006, vale a dire una diminuzione del 23 %.

Ristrutturazione dell'attività logistica

(79) Il piano di ristrutturazione prevedeva le nove misure seguenti, che dovevano permettere un miglioramento di 5,7 mio EUR.

Misure	Utile
1. Effetto della riduzione degli oneri salariali	[…]
2. Consulenza e *outsourcing*	[…]
3. Svalutazioni e ammortamenti eccezionali	[…]
4. Cessazione dell'attività delle filiali non redditizie del North European Network	[…]
5. Perdita di volume del traffico convenzionale	[…]
6. Ripresa degli accantonamenti per manutenzione carrozze	[…]
7. Crescita dell'intermodale	[…]
8. Revisione del contratto Rail/barge (aumento dei prezzi e reengineering prodotto)	[…]
9. Aumento delle commissioni delle rappresentanze (agente)	[…]
10. Riduzione delle spese generali	[…]

(80) Nella realizzazione del piano di ristrutturazione, che si è concluso a fine 2004, sono state adottate due misure supplementari:

— per il terminal di Cirkeldijck, il prezzo di manutenzione è stato corretto verso l'alto,

([7]) L'aumento del numero di giorni da prestare all'anno ha comportato una riduzione delle spese di circa 0,6 mio EUR all'anno; la centralizzazione dei servizi amministrativi e commerciali a Berchem ha comportato una riduzione delle spese di circa 0,2 mio EUR all'anno e la riduzione del personale a concorrenza di 35 FTE ha comportato una riduzione delle spese di 1,75 mio EUR all'anno.

([8]) Equivalente tempo pieno.

— in generale, sono stati analizzati i traffici e, successivamente, riorientati di concerto con i clienti.

Ristrutturazione dell'attività «IFB Terminal»

(81) La ristrutturazione dell'attività «IFB Terminal», che si è conclusa nel 2005, doveva comportare 7 misure, che sono descritte in maniera più dettagliata ai punti 103-107 della decisione di avvio del procedimento.

(82) Oltre alle misure previste inizialmente, IFB Logistics ha realizzato un'analisi approfondita dei suoi prodotti ferroviari, che ha rivelato l'esistenza di prodotti non redditizi, di cui IFB ha quindi cessato la produzione.

(83) Per altri prodotti, questa analisi ha dimostrato la necessità di miglioramenti sul piano tecnico. Questi miglioramenti sono stati fatti, in particolare, per il settore del trasporto intermodale dei contenitori.

Investimenti previsti dal piano di ristrutturazione

(84) La ristrutturazione di Mainhub nonché quella di Zomerweg comportava la necessità di nuovi investimenti […], essenzialmente per degli investimenti di sostituzione […] nonché per investimenti vari […].

2.4. **Descrizione dei motivi che hanno portato all'apertura del procedimento il 7 dicembre 2005**

(85) Il Belgio, nella sua notifica, riteneva che le misure in oggetto non costituissero un aiuto di Stato, in quanto non erano riconducibili al Belgio e, in ogni caso, in quanto la SNCB aveva agito come un investitore privato in un'economia di mercato.

(86) La Commissione nutriva dei dubbi sul fatto che la concessione di un dilazione di pagamento per i debiti esistenti, pari a 63 mio EUR e la loro conversione, nonché la conversione dei relativi interessi, pari a 11 mio EUR, in capitale sociale potesse costituire un aiuto di Stato. I suoi dubbi riguardavano la riconducibilità del comportamento della SNCB al suo proprietario, lo Stato belga e la circostanza che la SNCB avesse agito come avrebbe fatto un investitore privato in un'economia di mercato.

(87) Inoltre, la Commissione sospettava anche che la concessione di un anticipo recuperabile di 5 mio EUR e la concessione di un credito agevolato di 15 mio EUR, la conversione del credito agevolato di 15 milioni e dei relativi interessi per 2,5 mio EUR in capitale sociale, nonché l'apporto in natura, consistente nella partecipazione della SNCB in TRW, di 5 mio EUR di nuovo capitale sociale, costituissero un aiuto di Stato.

(88) Se tali tipi di aiuto rappresentavano aiuti di tesoreria, la Commissione dubitava che potessero essere dichiarati compatibili con il mercato comune in quanto aiuti per il salvataggio, dato che erano stati concessi per un periodo superiore a 12 mesi.

(89) La Commissione dubitava che l'insieme degli aiuti potesse essere dichiarato compatibile con il mercato comune in quanto aiuti per la ristrutturazione.

(90) I suoi dubbi riguardavano la rispettiva applicabilità nel tempo degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà del 1999 ([9]) (in appresso «gli orientamenti del 1999») e degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà del 2004 ([10]) (in appresso «gli orientamenti del 2004»), sulla sufficienza delle misure prese per attenuare, nella misura del possibile, le ripercussioni negative dell'aiuto per i concorrenti, nonché sulla limitazione dell'aiuto allo stretto necessario e sul livello del contributo proprio dell'impresa IFB agli aiuti per la ristrutturazione.

(91) Il Belgio ha trasmesso le sue osservazioni con lettera del 14 febbraio 2006, che è stata integrata dalle lettere del 29 giugno, del 20 settembre, del 16 novembre e del 21 novembre 2006.

(92) Nella sua risposta, il Belgio ribadisce la sua posizione secondo la quale le misure in oggetto non costituiscono degli aiuti, in quanto non sono riconducibili al Belgio e in quanto, in ogni caso, la SNCB ha agito come avrebbe fatto un investitore privato in un'economia di mercato.

(93) Il Belgio ritiene inoltre che se le misure in oggetto costituissero degli aiuti di Stato, esse dovrebbero essere analizzate sulla base degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione del 1999 e non quelli del 2004. Oltre a ciò il Belgio ritiene che le misure siano compatibili con il mercato comune in quanto aiuti per il salvataggio e per la ristrutturazione.

([9]) GU C 288 del 9.10.1999, pag. 2.
([10]) GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

3. OSSERVAZIONI DEL BELGIO

(94) La posizione del Belgio può essere riassunta come segue.

3.1. Osservazioni del Belgio in merito al procedimento

(95) Le autorità belghe, nella loro lettera di risposta, esprimono alla Commissione le loro riserve in merito alla durata dell'istruzione del fascicolo. Esse manifestano il loro legittimo affidamento in merito alla legalità del mantenimento provvisorio delle misure per il salvataggio fino alla decisione finale della Commissione relativa al piano di ristrutturazione.

(96) Le comunicazioni del 12 agosto 2003 (protocollata dalla Commissione con il numero NN 9/04) e 28 gennaio 2005 (protocollata dalla Commissione con il numero N 55/05) avevano, secondo le autorità belghe, lo scopo di fornire alla Commissione l'insieme degli elementi che permettessero di verificare se le misure da parte della SNBC a favore di IFB comportassero o meno un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. Secondo le autorità belghe, solo nel caso in cui le misure in questione fossero state considerate aiuti di Stato, la Commissione sarebbe stata invitata a considerare le suddette comunicazioni come notifiche ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

(97) Le autorità belghe ritengono, più in particolare, che la comunicazione del 12 agosto 2003, non intendeva dichiarare che le misure per il salvataggio e la ristrutturazione a favore di IFB costituissero aiuti di Stato né, quindi, che le misure per il salvataggio potessero essere qualificate come aiuti di Stato non notificati. Le autorità belghe ritengono che tali misure non fossero soggette all'obbligo di notifica preventiva e all'obbligo di non esecuzione ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

(98) Le autorità belghe formulano una constatazione analoga anche per quanto riguarda la comunicazione del 28 gennaio 2005, con la quale il Belgio ha informato la Commissione su un aumento di capitale supplementare di 5 mio EUR.

3.2. Assenza di «aiuto di Stato» ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato

3.2.1. *Assenza di risorse statali*

(99) Il Belgio ritiene che né le misure per il salvataggio, né le misure per la ristrutturazione concesse a IFB siano state finanziate con risorse statali. La SNCB avrebbe finanziato tali misure esclusivamente per mezzo di risorse proprie, senza mobilitare in alcun modo delle risorse statali.

(100) Secondo il Belgio, il fatto che la SNCB sia un'impresa pubblica ai sensi dell'articolo 2 della direttiva 80/723/CEE della Commissione del 25 giugno 1980, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie fra gli Stati membri e le imprese pubbliche nonché fra determinate imprese ([11]), non è sufficiente per stabilire che le misure in oggetto, che sono state finanziate dalla SNCB, siano state finanziate con risorse statali. Il Belgio ritiene che sia necessario distinguere tra, da un lato, le risorse proprie della SNCB, che provengono da entrate generate dalle sue attività e, dall'altro, le dotazioni dello Stato per missioni di servizio pubblico della SNCB. Dato che le dotazioni statali non erano sufficienti per finanziare la totalità delle spese sostenute per le suddette missioni, il Belgio conclude che bisogna escludere che delle risorse statali siano state utilizzate dalla SNCB per il finanziamento delle misure a favore di IFB.

(101) Il Belgio ritiene che il patrimonio della SNCB non sia a disposizione delle autorità belghe, ma destinato all'oggetto sociale della SNCB. Di conseguenza, il Belgio ritiene che esso non sia «a disposizione delle autorità pubbliche», come esige la sentenza *Stardust Marine* ([12]).

(102) Il Belgio considera infine che una qualunque diminuzione dei fondi propri della SNCB in conseguenza delle misure concesse a IFB non avrebbe comportato alcuna «perdita» per lo Stato ([13]), in quanto non si tratta in alcun caso di risorse che altrimenti avrebbero dovuto essere versate al bilancio dello Stato.

3.2.2. *Non-riconducibilità allo Stato belga*

(103) Per quanto riguarda la concessione di un anticipo di tesoreria di 2,5 mio EUR nel secondo semestre 2002, le autorità belghe ritengono che la decisione della SNCB di concedere tale anticipo non sia imputabile allo Stato belga.

(104) Il Belgio presenta le seguenti argomentazioni per dimostrare la non riconducibilità:

— La decisione strategica della SNCB di ristrutturare l'impresa IFB, piuttosto che di farla fallire, è stata presa autonomamente dal comitato di direzione della SNCB. In particolare, il futuro della società IFB non è stato oggetto degli studi commissionati a fine 2001 dal governo belga per la società ABX, né delle decisioni che il consiglio dei ministri belga ha adottati in merito ad ABX nel 2002.

([11]) GU L 195 del 29.7.1980, pag. 35.
([12]) Sentenza della Corte del 16.5.2002, Francia/Commissione, C-482/99, Racc. pag. I-4397, sentenza detta «*Stardust Marine*».
([13]) Sentenza del Tribunale di primo grado del 27 gennaio 1998, nella causa T-67/94, Ladbroke Racing, Racc. 1998, I-1, punto 109, confermata dalla sentenza della Corte di giustizia del 16 maggio 2000, nella causa C-83/98 P, Ladbroke Racing, Racc. 2000, I-3271, punto 48.

— La concessione dell'anticipo a IFB era stato deciso dal comitato di direzione della SNCB. Il Belgio riconosce che il comitato di direzione ha deciso di sottoporre tale misura al consiglio d'amministrazione della SNCB, ma ritiene che la concessione dell'anticipo di cassa non richiedesse una autorizzazione del Consiglio di amministrazione della SNCB, in quanto, in virtù della delega di poteri del consiglio di amministrazione al comitato di direzione, quest'ultimo comitato era abilitato a impegnare la SNCB per importi fino a 2,5 mio EUR.

— Tale anticipo non rientrava in un piano di ristrutturazione o di un altro piano o misura che erano stati sottoposti allo Stato belga o per i quali si era svolta una qualche consultazione con lo Stato belga.

— Anche altri fattori come l'importanza relativamente modesta dell'anticipo e il suo carattere provvisorio confortano la conclusione che la concessione di tale anticipo non possa essere riconducibile allo Stato belga.

(105) Per quanto riguarda il mancato pagamento delle fatture della SNCB da parte di IFB, le autorità belghe ritengono che il consiglio di amministrazione della SNCB non sia stato informato del fatto che IFB non pagava più le sue fatture alla SNCB prima del dicembre 2002, vale a dire quando ha deciso il principio dell'aumento di capitale di IFB.

(106) Le autorità belghe ritengono inoltre che l'azione o l'inazione del consiglio di amministrazione, del comitato di direzione o dell'amministratore delegato, non siano riconducibili allo Stato belga e questo sia prima che dopo la conclusione del contratto quadro. Esse sostengono che vi sia una assenza totale di coinvolgimento dello Stato belga (nel senso della giurisprudenza «Stardust Marine») nel processo decisionale della SNCB relativo alla concessione dell'aiuto a IFB.

(107) In effetti, secondo le autorità belghe, gli aiuti concessi dalla SNCB a IFB, sono misure relative ad una filiale della SNCB che non esercita essa stessa missioni di servizio pubblico e che non è nemmeno associata all'esecuzione di missioni di servizio pubblico della SNCB. Le attività di IFB sono quindi attività esclusivamente commerciali, al di fuori di qualsiasi missione di servizio pubblico. Pertanto, sempre secondo le autorità belghe, esse sfuggono al controllo dello Stato, in quanto, per tutto ciò che non rientra in una missione di servizio pubblico, le autorità belghe sono tenute a rispettare l'autonomia della SNCB.

(108) Per quanto riguarda il ruolo del commissario del governo, le autorità belghe affermano di non aver mai ricevuto il fascicolo IFB e, quindi, non erano competenti per poter intervenire, visto che il commissario del governo non ha mai formulato delle osservazioni sulle misure prese nei confronti di IFB e non ha nemmeno avviato alcun ricorso. Inoltre esse sostengono di non essere mai intervenute nel processo decisionale della SNCB relativo a IFB, né durante il periodo precedente la conclusione del contratto quadro, né durante il periodo successivo.

(109) Per quanto riguarda i tre indizi identificati dalla Commissione nella lettera di avvio del procedimento (punti 143-150), vale a dire la presentazione del piano di ristrutturazione allo Stato belga per approvazione, gli articoli di stampa che dimostravano la notevole influenza del governo belga sulla SNCB nel 2003 e l'ampiezza, il contenuto e le condizioni del contratto quadro, le autorità belghe ritengono che tali indizi non siano sufficienti per stabilire la riconducibilità secondo la giurisprudenza *Stardust Marine*.

(110) Per quanto riguarda l'approvazione del piano di ristrutturazione da parte dello Stato belga, le autorità belghe ritengono che tale disposizione del contratto quadro non mirasse affatto ad attribuire alle autorità belghe una qualche competenza ai fini della valutazione del piano di ristrutturazione, ma fosse piuttosto ispirata dal fatto che la SNCB desiderava che il piano di ristrutturazione, come il contratto quadro, venisse comunicato alla Commissione.

(111) Per quanto riguarda gli articoli di stampa, il governo belga ritiene che essi non contengano alcun indizio di un intervento del governo belga nel presente caso, per le seguenti ragioni:

— nell'articolo pubblicato ne «La Libre Belgique» del 19 maggio 2003, l'ufficio stampa della SNCB spiega che il via libera al dossier IFB non è ancora stato chiesto alla Commissione, in quanto «*deve pronunciarsi l'autorità federale*». Secondo il governo belga, tali commenti riguardano esclusivamente la «comunicazione» delle misure a favore di IFB da parte dello Stato belga alla Commissione,

— nell'articolo pubblicato ne «La Libre Belgique» del 18 dicembre 2002 (nella versione pubblicata sul sito www.cheminots.be), si fa riferimento al Signor Karel Vinck nei seguenti termini: «Rivendica un margine di manovra sufficiente per il management della società». Secondo le autorità belghe, si tratterebbe in questo caso di una dichiarazione che riguarda esclusivamente l'esecuzione delle missioni di servizio pubblico della SNCB, e che esprimerebbe l'idea che le autorità belghe sono competenti per stabilire, assieme alla SNCB, gli obiettivi da realizzare per l'esecuzione delle missioni di servizio pubblico attraverso lo strumento previsto dalla legge costituito dal contratto di gestione, ma che la realizzazione di questi obiettivi è di competenza esclusiva del consiglio di amministrazione della SNCB.

(112) Infine, le autorità belghe hanno trasmesso alla Commissione una dichiarazione scritta del Signor Karel Vinck, che era l'amministratore delegato della SNCB al momento dei fatti, nella quale si conferma l'assenza di qualsiasi coinvolgimento delle autorità belghe per quanto riguarda l'autorizzazione, da parte della SNCB a IFB, degli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione oggetto del presente fascicolo. La suddetta lettera, firmata dal Signor Vinck il 17 novembre 2006, è pervenuta alla Commissione il 5 dicembre 2006.

(113) Per quanto riguarda l'ampiezza, il contenuto e le condizioni del contratto quadro, le autorità belghe ribadiscono la loro posizione secondo la quale, anche se si tratta di aiuti per la ristrutturazione e come tali importanti per il futuro di IFB, le autorità belghe non avevano né un potere di approvazione, né un potere di controllo sul merito, né il diritto di essere consultate nel presente caso.

3.2.3. *Principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato (PIEM)*

(114) Il Belgio ritiene che, secondo il ragionamento sviluppato dalla Commissione nella decisione ABX Logistics [14], la Commissione deve analizzare separatamente, da un lato, i fondi che la SNCB ha destinato a IFB per finanziare il disinvestimento dalle filiali francesi e, dall'altro, i fondi che la SNCB ha destinato a IFB per finanziare la prosecuzione delle sue attività in Belgio.

3.2.3.1. Disinvestimento dalle partecipazioni francesi

(115) Nella decisione *ABX Logistics*, la Commissione avrebbe confermato che, non essendo ABX France in grado di sostenere da sola i costi del disimpegno, la SNCB avrebbe agito come avrebbe fatto un «investitore privato esperto operante in un'economia di mercato» assumendo a proprio carico questi costi.

(116) Il Belgio ritiene che la stessa conclusione si impone per quanto riguarda il costo del disinvestimento, da parte di IFB, dalle sue partecipazioni francesi. Esso tenta di dimostrare che per ognuna di queste società, IFB ha optato per la formula meno onerosa.

(117) Per quanto riguarda Acimar, il Belgio ha trasmesso la seguente tabella:

Acimar — amministrazione controllata seguita da liquidazione

Situazione finanziaria nel 2002

(in M EUR)

	2001	2002
Cifra d'affari		
EBT		
Totale di bilancio (31.12)		
Fondii propri (31.12)		

Costo delle alternative

(in M EUR)

	Esecuzione del contratto	Risanamento giudiziario
Cash drain 1.1.2003 - 31.12.2005		
Minusvalenze su crediti31.12.2002		
Totale	– 14,7	– 3,9

Commenti:

— I tentativi intrapresi nel corso del 2002 allo scopo di ottenere una revisione delle condizioni contrattuali non hanno avuto esito positivo; la durata del contratto andava fino al 31.12.2005

— L'esecusione del contratto comportava un cash drain annuale importante

— In tali circostanze una domanda di amministrazione controllata costituiva la formula meno onerosa.

— Durante il periodo di amministrazione controllata, le perdite di esercizio sono state finanziate dal cliente

— Le attività di Acimar sono cessate l'1.9.2003

[14] Decisione del 7 dicembre 2005, caso C (2005) 4447 (GU L 383 del 28.12.2006, pag. 21)

(118) Per quanto riguarda NFTI-ou, il Belgio ha trasmesso la seguente tabella:

NFTIou — CESSIONE

Situazione finanziaria nel 2002

(in M EUR)

	2001 (*)	2002
Chiffre d'affaires		
EBT		
Total du bilan (31.12)		
Capitaux propres (31.12)		

(*) du 1.5.2001 au 31.12.2001.

Costo delle alternative

(in M EUR)

	Continuer	Vente partielle
Aumento di capitale + rimborso credito ING		
Piano di risanamento		
Cash drain attualizzato (CH annuale di e -3,7 M EUR) (100% lettre de confort)		
Minusvalenza su partecipazione		
Minusvalenza su crediti 31.12.2002		
Prezzo di vendita (1 EUR) — partecipazione del 30%		
Totale	– 36,2	– 18,5

Commenti:

— Sulla base di una lettre de confort, IFB è stata obbligata ad effettuare apporti in conto corrente

— IFB si era fatta garante per un prestito bancario di NFTI-ou il cui rimborso era stato chiesto da ING

— In tali circostanze, IFB ha negoziato con l'altro azionista, il Port Autonome de Dunkerque (PAD):

  — un aumento di capitale di NFTIou una parte del quale è stata sottoscritta da IFB;

  — la liberazione di IFB dai suoi impegni derivanti dalla lettre de confort e l'impegno di PAD di cercare un acquirente per il saldo della partecipazione di IFB in NFTIou, attraverso la cessione ad un prezzo simbolico a PAD di una parte della partecipaizone di IFB in NFTIou per riportarla al 30% (inclusa la partecipazione detenuta attraverso DPD)

— La vendita della partecipazione residua del 30% è attualmente in corso

(119) Il Belgio ha informato la Commissione che non è mai stata presa in considerazione l'eventualità di chiedere il fallimento di NFTI-ou, dato che la prosecuzione delle attività di quest'ultima offriva prospettive di redditività. Secondo il Belgio, la vendita della partecipazione di IFB del 30 % a CMA-CGM, il 2 novembre 2006 […] e il recupero integrale dei crediti concessi sotto forma di anticipi in conto corrente, dimostrano la solidità economico-finanziaria di questa società.

(120) Per quanto riguarda IFB France, divenuta successivamente AGEP, il Belgio ha trasmesso la seguente tabella:

IFB France (AGEP) — Cession a NFTI-ou

Situazione finanziaria nel 2002

(in M EUR)

	2001	2002
Chiffre d'affaires		
EBT		
Total du bilan (31.12)		
Capitaux propres (31.12)		

Costo delle alternative

(in M EUR)

	Liquidazione	Trasderimento NFTIou
Rinuncia dei crediti		
Minusvalenza su partecipazione		
Plusvalenza su realizzazione trasferimento delle azioni		
Passivo sociale (14 ETP)		
Totale	– 1,7	– 0,8

Commenti:

— Di fronte a una liquidazione coatta o della presentazione dei libri in tribunale, IFB ha negoziato con PAD la cessione dei titoli di IFB France a NFTIou ma attraverso la rinuncia al credito da parte di IFB

— La liquidazione della società avrebbe comportato costi molto più elevati (minusvalenza su partecipazione, rischio di dover colmare il passivo in quanto socio fondatore e/o solo dirigente di fatto)

(121) Per quanto riguarda Dry Port Dunkerque, il Belgio ha trasmesso la seguente tabella:

Dry port dunkerque (DPD) — Liquidazione con vendita parziale

Situazione finanziaria nel 2002

(in M EUR)

	2001	2002
Chiffre d'affaires		
EBT		
Total du bilan (31.12)		
Capitaux propres (31.12)		

Costo delle alternative

(in M EUR)

	Continuer	Liquidation avec vente partielle d'actifs
Cash drain attualizzato (CH annuale di -0,5 M EUR) (100% lettre de confort)		
Minus valenza su crediti		
Minus valenza su partecipazioni		
Totale	– 10,4	– 7,9

Commenti:

— Una lettre de confort obbligava IFB a effettuare apporti in conto corrente per colmare le perdite operative di DPD.

— Dopo il disinvestimento in NFTIou, si è cercato un acquirente per la partecipazione in DPD ma non è stato possibile trovarlo

— IFB ha negoziato la liquidazione bonaria di DPD, attraverso la cessione ad un prezzo simbolico della partecipazione dell'8,6% in NFTIou

(122) Per quanto riguarda SSTD, il Belgio ha trasmesso la seguente tabella:

SSTD=Cessione

— SSTD aveva un'attività redditizia che è continuata fino ai primi del 2005

— A fine 2004, SSTD ha perso il suo cliente principale (che rappresentava il 40 % della sua cifra d'affari

— Tale perdita ha portato alla decisione di vendere la partecipazione in SSTD

La vendita della partecipazione è intervenuta ai primi del 2005 e ha fruttato una plusvalenza trascurabile (impatto positivo ma trascurabile sul fabbisogno di finanziamento)

(123) Le autorità belghe, sulla base di quanto precede, giungono alla conclusione che IFB abbia scelto la soluzione meno cara per quanto riguarda le filiali francesi.

3.2.3.2. Ristrutturazione e prosecuzione delle attività di IFB in Belgio

(124) Per quanto riguarda il finanziamento della ristrutturazione e della prosecuzione delle attività di IFB in Belgio, quest'ultimo paese ritiene che anche la SNCB abbia agito come avrebbe fatto un creditore/investitore privato esperto in un'economia di mercato, in quanto il risultato finanziario dell'alternativa — la cessazione delle attività in Belgio — sarebbe stato, per la SNCB, assai meno interessante in quanto più oneroso.

(125) Il Belgio ha presentato i seguenti calcoli per illustrare il costo presunto della liquidazione delle attività di IFB in Belgio e il costo presunto della prosecuzione delle attività, attraverso l'aumento di capitale.

a) ***Costo netto per la SNCB nell'ipotesi di fallimento di IFB nel 2003***

(126) Il Belgio ha determinato il valore attualizzato netto di IFB a partire dal bilancio di quest'ultima al 31 dicembre 2002. Secondo le autorità belghe, il valore degli immobilizzi di IFB che avrebbero potuto essere realizzati nell'ipotesi di un deposito dei libri contabili di IFB in tribunale, nel gennaio 2003, dovrebbe comprendere da un lato gli immobilizzi materiali e dall'altro gli immobilizzi finanziari (partecipazioni).

(127) Per gli immobilizzi materiali, il Belgio stabilisce un importo di 6,9 mio EUR. Per giustificare questo calcolo, il Belgio fa riferimento allo studio «Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival» ([15]), che giunge alla conclusione che la percentuale di recupero dell'insieme dei crediti in uno scenario di fallimento è, in media, del 33 %. Nel calcolo degli attivi recuperati, il Belgio ha applicato questo tasso percentuale agli immobilizzi materiali che figuravano nel bilancio di IFB per un totale di 20,9 mio EUR (con l'esclusione degli immobilizzi in cantiere di 1,9 mio EUR, per i quali è stato adottato un tasso di recupero pari a zero).

(128) Per gli immobilizzi finanziari (partecipazioni), il Belgio è partito da un valore di 1,9 mio EUR, il che corrisponde all'integralità del loro valore contabile nel bilancio di IFB al 31 dicembre 2002.

([15]) Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, pubblicato nel *Journal of Financial Economics* (#58, 2000), e realizzato sulla base di una analisi di 263 imprese in Svezia.

(129) Per l'attivo circolante, il Belgio propone le seguenti stime di valore:

— crediti commerciali di IFB: si trattava di un totale di 25,6 mio EUR di cui 18 mio considerati recuperabili, il che corrisponde ad un tasso di recupero del 70 % per crediti a breve termine; tale tasso si basa sulla media determinata nello studio «Liquidation of Ormet Corporation» ([16]),

— altri crediti di IFB: si trattava di un totale di 7 mio EUR di cui 4,5 mio considerati recuperabili. L'importo di 7 mio EUR può essere suddiviso in 2,5 milioni di crediti sulle filiali DPD e OCHZ e 4,5 milioni di IVA. Per il credito IVA si presume un tasso di recupero del 100 % e uno dello 0 % sulle due filiali,

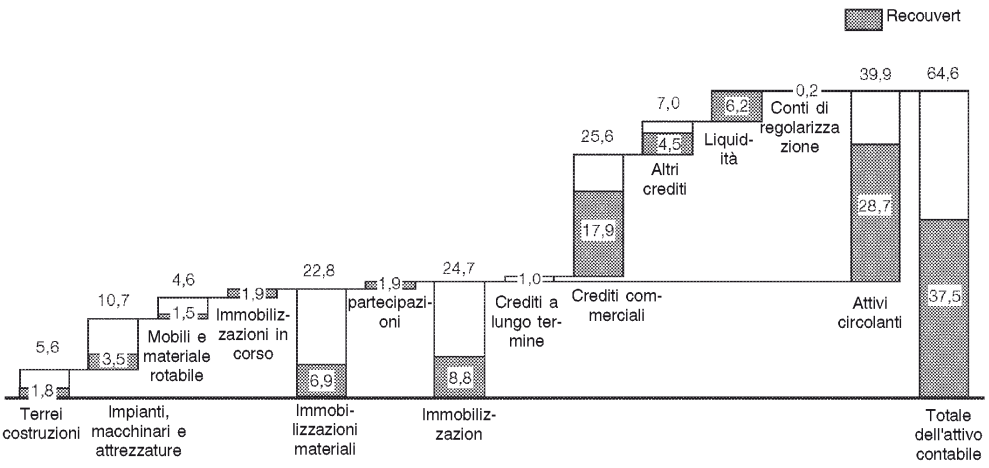
— liquidità e conti di regolarizzazione: si trattava di un totale di 6,4 mio EUR dei quali la totalità considerata recuperabile.

(130) L'applicazione dell'insieme di questi tassi di recupero dà adito ad un recupero totale di 37,5 mio EUR nell'ipotesi di fallimento/liquidazione di IFB, come indica il grafico 2.

Schéma 2

Recupero di attivi

(Mio EUR)



Tasso di recupero utilizzato (percentuale)	33	33	33	0	100	0	70	64	100	100
Indice di riferimento (*) (percentuale)	33	33	33	—	100	—	55—85	Voir remarques	—	—
Osservazioni	Zeebruges-Berchem	Impianti dei terminali	Essenzialmente carrozze	—	Rivalutato nel 2002	Prestito a DPD		Crediti su DPD e OCHZ (2,5) + TVA (4,5)	—	—

(*) Basato su tasso di recupero dei prestiti garantiti legati a certi tipi di garanzie e sull'articolo di KSThorburn Fonte Giurisprudenza US.

([16]) (Ormet Corporation ha depositato il suo bilancio il 30 gennaio 2004 ed ha presentato un piano di riorganizzazione ai tribunali competenti nel settembre 2004). Le autorità belghe fanno osservare che tale tasso è sensibilmente più elevato del tasso del 33 % utilizzato dal Professor Thorburn nel suo studio sopra citato.

(131) Successivamente, le autorità belghe deducono dall'importo di cui si può sperare il recupero i passivi di IFB. Tali passivi ammonterebbero ad un totale di 76,9 mio EUR, senza contare i debiti di 63 mio EUR nei confronti della SNCB in virtù delle fatture non pagate del periodo 2000-2002. Essi vengono specificati nel testo che segue:

a) passivo sociale: un totale stimato di 2,9 mio EUR per l'insieme dei dipendenti IFB, tolto il personale SNCB distaccato presso IFB;

b) imposte, salari e contributi previdenziali: un totale di 1,4 mio EUR scaduto ma non pagato (tratto dal bilancio al 1º gennaio 2003);

c) riserve e imposte varie: è stato stabilito un importo di 34,7 mio EUR, su un totale di 40,8 mio EUR ripresi nel passivo del bilancio al 31 dicembre 2002. Tale scarto si spiega con le poste seguenti, che non avrebbero dovuto essere impegnate in caso di liquidazione di IFB:

— manutenzione dei terminali: 3,3 mio EUR,

— manutenzione dell'attività logistica: 0,9 mio EUR,

— riserve per ristrutturazione del personale: 1,9 mio EUR;

d) il debito finanziario di IFB, pari ad un totale di 15 mio EUR. Il debito finanziario di 15 mio EUR, contratto presso istituti di credito […], era garantito dai crediti commerciali di IFB. Per questa ragione e, dato il mantenimento del credito della SNCB sul mercato bancario, è chiaro che anche questo debito sarebbe stato rimborsato agli istituti di credito, prima dell'eventuale rimborso dei crediti della SNCB;

e) il debito commerciale nei confronti di soggetti diversi dalla SNCB, pari ad un totale di 22,9 mio EUR.

Dai calcoli che precedono risulterebbe che il valore dell'attivo netto di IFB per la SNCB sarebbe ammontato, esclusi i debiti nei confronti della SNCB, a -39,4 mio EUR, vale a dire il valore dell'attivo recuperato (37,5 mio EUR) dal quale verrebbe dedotto l'importo totale degli impegni del passivo da onorare (76,9 mio EUR), esclusi i debiti nei confronti della SNCB.

(132) Le autorità belghe ritengono che, in caso di liquidazione, per evitare un grave pregiudizio alla sua reputazione commerciale, la SNCB avrebbe assunto il costo dell'attivo netto negativo di IFB. A questo riguardo, esse sottolineano che la maggior parte dei creditori di IFB sono anche clienti, fornitori, creditori, debitori o soci della SNCB.

(133) Inoltre, la cessazione delle attività di IFB avrebbe, sempre secondo il governo belga, generato un passivo sociale importante alla SNCB, che può essere stimato a 530 ETP (equivalente tempo pieno) ([17]). Questi 530 ETP si ripartiscono come segue:

— da un lato, i circa 50 membri del personale della SNCB distaccati presso IFB e che avrebbero dovuto essere reintegrati all'interno della SNCB in caso di fallimento,

([17]) La stima del passivo sociale non tiene conto della ripercussione che avrebbe avuto il fallimento di IFB sul GIE OCHZ per il passivo sociale di IFB. In effetti, il fallimento di un membro di un GIE comporta legittimamente lo scioglimento del GIE in questione.

— dall'altro, circa 480 ETP della SNCB la cui attività dipendeva dalla prosecuzione delle attività di IFB. Tale stima proviene dal seguente calcolo. La quota di IFB nella cifra d'affari totale della divisione Merci della SNCBN ammonta a 8,1 %. Tale rapporto, applicato al totale del personale della SNCB impiegato direttamente e indirettamente dalla divisione Merci al 31.12.2002, indica che circa 609 ETP dipendevano dall'attività di IFB. Di questi 609 ETP, si è supposto che 129, vale a dire il 21 %, avrebbero potuto conservare un'attività nonostante il fallimento di IFB, in seguito a iniziative specifiche della SNCB per recuperare una parte del traffico generato in precedenza da IFB. Tale rapporto del 21 % corrisponde alla proporzione di posti di lavoro della Sabena che hanno potuto essere salvati attraverso il lancio di SN Brussels Airlines successivamente al suo fallimento.

(134) Il governo belga ritiene che, dato che in quel momento, la SNCB stava perfezionando la preparazione del suo piano industriale «MOVE 2007», che prevedeva la scomparsa di 10 000 posti di lavoro, vale a dire quasi un quarto del suo personale, fra il 2003 e il 2007, le possibilità di riclassificazione del personale dichiarato in esubero a seguito della cessazione delle attività di IFB erano praticamente nulle, sia che si trattasse del personale distaccato tornato alla SNCB o del personale adibito all'attività Merci, rimasto alla SNCB.

(135) Di conseguenza, il governo belga propone di aggiungere al costo diretto dell'attivo netto negativo di IFB il costo dell'eccedenza dell'organico generata alla SNCB durante almeno il periodo di cinque anni dal 2003 al 2007. Ad un costo salariale completo medio di 46200 EUR per ETP e all'anno […], il costo totale di questo passivo sociale sarebbe ammontato quindi a 122,4 mio EUR.

(136) Per giustificare tale calcolo, il Belgio spiega anzitutto che il personale della SNCB divenuto in esubero in seguito alla cessazione delle attività di IFB non poteva essere licenziato, dato che tale personale aveva lo statuto di «employé statutaire» ([18]).

(137) In seguito alla riunione di lavoro del 1º giugno 2006, le autorità belghe hanno trasmesso alla Commissione uno scenario meno pessimista per il calcolo dell'attivo netto e del passivo sociale che sarebbe stato sostenuto dalla SNCB in caso di liquidazione di IFB. Tale scenario propone i due cambiamenti seguenti:

— la SNCB non avrebbe pagato l'insieme dei debiti, ma solo quelli dei creditori che erano clienti […], fornitori […] o soci […] della SNCB; in tale ipotesi, l'importo del passivo di IFB che sarebbe stato pagato dalla SNCB sarebbe ammontato a 13 mio EUR […],

— l'acquirente delle attività di IFB avrebbe continuato a utilizzare in gran parte i servizi della SNCB; in tale ipotesi, il 79 % dei 609 ETP impiegati dalla SNCB e adibiti come sostegno indiretto alle attività di IFB, avrebbero potuto conservare il loro posto di lavoro; in tale ipotesi, il costo sociale supplementare a carico della SNCB si sarebbe limitato a 41,1 mio EUR (importo corrispondente al costo salariale dei 50 ETP distaccati dalla SNCB presso IFB, nonché il 21 % dei 609 ETP precitati).

([18]) In effetti, le norme dello statuto della SNCB non prevedono la possibilità di licenziare il proprio personale statutario, tranne durante il periodo di prova o in seguito a procedura disciplinare.

(138) Il costo totale sostenuto dalla SNCB in caso di liquidazione di IFB in questi due scenari, secondo la stima delle autorità belghe, figura nella seguente tabella:

	Costo netto — importi adottati nella risposta	Differenza nelle ipotesi «ottimiste»	Costo netto — importi corretti
Totale attivo contabile	64,6		64,6
Attivo non recuperato	– 27,1		– 27,1
Costi sociali	– 2,9		– 2,9
Imposte, salari e contributi previdenziali	– 1,4		– 1,4
Accantonamenti e imposte differite	– 34,7		– 34,7
Credito prioritario e altri debiti finanziari	– 15		– 15
Debito commerciale non-SNCB	*– 22,9*	*9,9*	*– 13*
Valore di recupero	– 39,4		– 29,5
Passivo sociale alla SNCB	*– 122,4*	*81,3*	*– 41,1*
Costo netto per la SNCB del deposito di bilancio da parte di IFB	– 161,8		– 70,6

b) ***Valorizzazione di IFB in uno scenario di prosecuzione dell'attività***

(139) Il Belgio propone di calcolare il valore di IFB nell'ipotesi «prosecuzione di attività» secondo il metodo dei cash-flow attualizzati («discounted cash flows» o «DCF»). I parametri adottati per questa analisi sono i seguenti:

(140) L'analisi DCF su 10 anni si basa sul bilancio di IFB al 31 dicembre 2002, nonché sul piano di ristrutturazione elaborato nel febbraio-marzo 2003, comprendente proiezioni che arrivano a fine 2005. Per l'anno 2006, momento in cui la ristrutturazione di IFB realizza la stabilizzazione dell'impresa, il risultato di esercizio è stato fissato ad un livello del 3,2 % della cifra d'affari. A partire dal 2006, l'ipotesi di lavoro è di una crescita annua del 3 % della cifra d'affari il che, a margine costante, porta ad un tasso di crescita del risultato prima delle imposte del 3 %. I cash flow liberi che ne derivano sono attualizzati ad un costo medio ponderato del capitale (WACC) dell'8 %. Il valore dei terminali è stato calcolato nell'ipotesi di una crescita perpetua del 3 %.

(141) Tali calcoli portano ad una valorizzazione dell'impresa di circa 29,1 mio EUR (escluse partecipazioni e riserve), come dimostra il grafico 4.

Grafico 4

Valore d'IFB sulla base dei cash-flows attualizzati — Ipotesi e risultati

(Migliaia EUR)

Ipotesi

— I-flows sono calcolati sulla base dei risultati prima delle imposte contenuti nei piani di ristrutturazione del 2003, le cui previsioni vanno fino al 2005

— I risultati sono stati modificati come segue:

  — nel 2006, margine netto presunto di 3,2 % (*) (che corrisponde a un risultato prima delle imposte di 1 800 000 EUR)

  — A partire dal 2006, tasso di crescita del risultato prima delle imposte presunto del 3 % (*)

  — Assenza d'imposte

  — Versamenti di interessi per 527 000 EUR nel 2003 presunti costanti e aggiunti al risultato

  — Ammortamento presunto costante sulla base dei dati del 2002; aggiunto al risultato

  — Spese di capitale presunte costanti sulla base degli ammortamenti; dedotti per compensare gli ammortamenti

  — Évoluzione del capitale di esercizio basata su un tasso di crescita del 3 % a partire dal 2004

— Is cash-flows sono calcolati su 10 anni e attualizzati al costo medio ponderato del

Analisi dei cash-flows	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2012**
— Risultato prima delle imposte	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Imposte	—	—	—	—	—
— Più versamento di interessi	527	527	527	527	527
— Risultati prima degli interessi e delle imposte	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— Più ammortamenti	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Saldo lordo di esercizio (**)	**1 713**	**7 013**	**7 813**	**8 613**	**8 962**
— Investimenti in					
— Spese di capitale	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
— Capitale di esercizio	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Cash-flows liberi	**(3 577)**	**446**	**1 237**	**2 028**	**2 320**
— VAN (***) dei cash-flows liberi	**6 962**				
— Valore terminale attualizzato	**22 135**				
— Valore d'impresa	**29 096**				

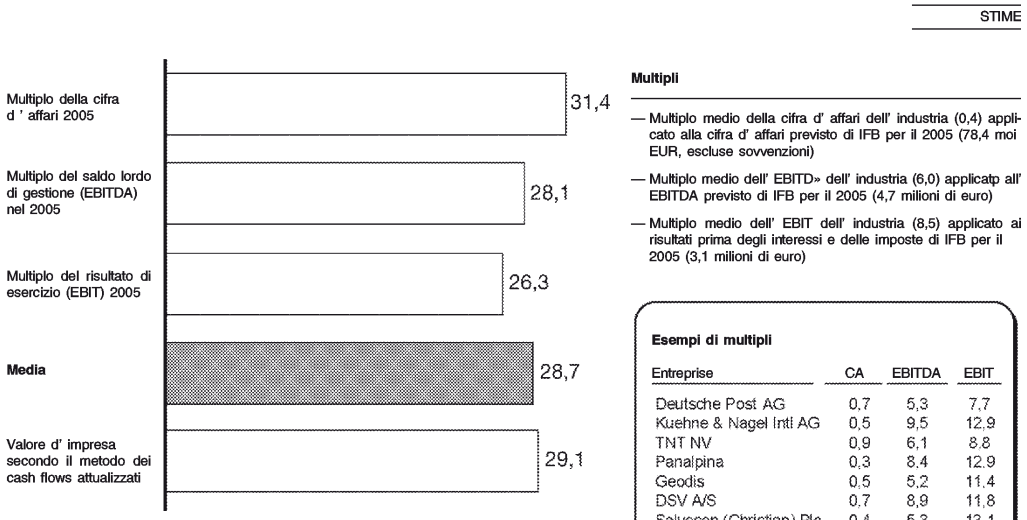
(*) Pratiche dell ' industria
(**) EBITDA
(***) Valore attualizzato netto

(142) Secondo il governo belga, una analisi fondata su dei multipli (in funzione dei risultati ottenuti nel 2005) conferma la valorizzazione ottenuta sulla base del metodo DCF. In effetti, la valorizzazione «multipli» (con dei multipli più prudenti delle medie del settore) indica un valore d'impresa di circa 28,7 mio EUR, come dimostra il grafico 5.

Grafico 5

Valore di impresa di IFB

(Mio EUR)



Esempi di multipli

Entreprise	CA	EBITDA	EBIT
Deutsche Post AG	0,7	5,3	7,7
Kuehne & Nagel Intl AG	0,5	9,5	12,9
TNT NV	0,9	6,1	8,8
Panalpina	0,3	8,4	12,9
Geodis	0,5	5,2	11,4
DSV A/S	0,7	8,9	11,8
Salvesen (Christian) Plc	0,4	5,3	13,1
Stef-TFE	0,4	5,0	9,6
Frans Maas Groep NV	0,4	5,2	10,4
Norbert Dentressangle	0,7	5,4	10,7

Fonte: IFB; Analyst reports

(143) Il governo belga ritiene che i risultati reali ottenuti da IFB negli anni 2003, 2004 e 2005 confermano anche che la valorizzazione DCF e le ipotesi sulle quali essa si basava, era realista.

(144) Il governo belga ritiene che convenga aggiungere al valore di IFB calcolato escludendo partecipazioni e riserve, le partecipazioni detenute da IFB, vale a dire 1,9 mio EUR, nonché iscritte all'attivo del bilancio di IFB al 31 dicembre 2002.

(145) Il totale del valore d'impresa di IFB, comprese le partecipazioni, ammonterebbe quindi a 31 mio EUR alla data del 31 dicembre 2002.

(146) Da questo valore d'impresa, è opportuno, sempre secondo il governo belga, detrarre il valore delle riserve, stimato a 34,2 mio EUR ([19]), nonché il debito finanziario pari a 15 mio EUR.

(147) Ne risulterebbe un valore netto di – 18,2 mio EUR per la partecipazione della SNCB in IFB nello scenario di prosecuzione dell'attività. Questo calcolo è illustrato al grafico 6.

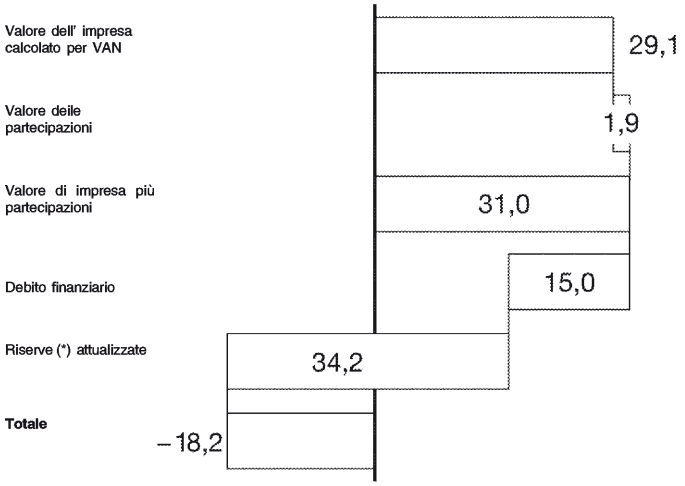
(148) Come nella stima precedente del costo sostenuto dalla SNCB in caso di liquidazione di IFB, i calcoli che precedono non tengono conto dei debiti di 63 mio EUR derivanti dalle fatture non pagate nel corso del periodo compreso fra il 2000 e il 2002.

([19]) Tale valore deriva dall'attualizzazione dei cash-flow connessi agli accantonamenti di 40,8 mio EUR previsti in bilancio al 31/12/2002.

Grafico 6

Valutazione dell'opzione investimento, gennaio 2003

(Milioni di euro)



(*) VAN dell ' insieme delle riserve contenute nel bilancio 2002 versate dal 2003 al 2006

Fonte: IFB

c) ***Raffronto fra i due scenari e conclusione***

(149) Secondo l'analisi fatta dal governo belga, i due scenari darebbero quindi i seguenti risultati:

— il costo netto per la SNCB del fallimento e della liquidazione di IFB sarebbe una perdita netta di 161,8 mio EUR (ridotta a 70,6 mio EUR nella stima corretta),

— la decisione di investire 15 mio EUR per consentire a IFB di continuare la propria attività, portava ad una notevole riduzione della distruzione di valore per la SNCB, che ammontava solo a 18,2 mio EUR, rappresentando un guadagno di 143,6 mio EUR rispetto allo scenario di fallimento e liquidazione (52,4 mio EUR rispetto alla stima corretta).

(150) Di conseguenza, il governo belga ritiene che la SNCB, concedendo gli aiuti in oggetto, aveva agito come avrebbe fatto un investitore privato in un economia di mercato.

3.2.4. *Assenza di distorsioni della concorrenza*

(151) Infine, il Belgio ritiene che, per quanto riguarda la parte degli aiuti che serve a finanziare il disinvestimento delle filiali francesi, un'assistenza il cui importo è strettamente limitato ai costi realmente sostenuti in seguito alla sospensione di un'attività non può essere considerata come causa di una distorsione di concorrenza. Pertanto, questa parte del finanziamento sfuggirebbe al campo di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, anche per questa ragione.

3.3. **Compatibilità degli aiuti per il salvataggio con gli orientamenti**

3.3.1. *IFB non è un'impresa di recente creazione*

(152) Il Belgio ritiene che, dato che IFB è stata costituita nel 1923 ed ha acquisito, tramite fusione per assorbimento, una società nonché un ramo di attività nel 1998 (cfr. descrizione nella parte 2 della presente decisione), sarebbe incontestabile che IFB gode della personalità giuridica da più di 80 anni e non può quindi essere considerata come «impresa di recente costituzione».

3.3.2. *Compatibilità degli aiuti per il salvataggio con gli orientamenti del 1999*

(153) Secondo il governo belga, la durata superiore a dodici mesi degli aiuti per il salvataggio non avrebbe come conseguenza di escludere la loro compatibilità con il mercato comune sulla base degli orientamenti del 1999. Il Belgio ritiene che la SNCB abbia mantenuto gli aiuti per il salvataggio al solo scopo di coprire il periodo necessario alla Commissione per adottare una decisione finale nel presente dossier.

(154) Dato che il punto 24 degli orientamenti del 1999 prevede che un'autorizzazione degli aiuti per il salvataggio resti valida fino a quando la Commissione abbia preso una decisione in merito al piano di ristrutturazione, le autorità belghe chiedono alla Commissione di non invocare la durata del proprio procedimento di autorizzazione degli aiuti per il salvataggio per contestare la durata del mantenimento di queste misure e approvare, sulla base del punto 24 degli orientamenti del 1999, i suddetti aiuti per il salvataggio.

(155) Le autorità belghe ritengono che la sospensione dell'aumento di capitale durante l'istruttoria della Commissione supponeva necessariamente il mantenimento, a titolo provvisorio e precario, della dilazione di pagamento concessa a IFB nel quadro degli aiuti per il salvataggio, in quanto la sola alternativa sarebbe stato il deposito dei libri contabili in tribunale. Infine, secondo le autorità belghe, nel corso dell'istruttoria, la Commissione non avrebbe mai espresso riserve sul mantenimento provvisorio degli aiuti per il salvataggio.

3.3.3. *Compatibilità degli aiuti per la ristrutturazione con gli orientamenti del 1999*

3.3.3.1. Applicabilità degli orientamenti del 1999

(156) Il Belgio ritiene che l'impegno della SNCB a sottoscrivere l'aumento di capitale di IFB vada analizzato nell'ambito degli orientamenti del 1999 e non del 2004.

(157) Per giustificare questo punto di vista il Belgio sostiene che sono soddisfatte le due condizioni stabilite dalla Commissione al punto 240 della decisione di avvio del procedimento per quanto riguarda l'applicabilità degli orientamenti del 1999. Va ricordato che, al punto 240 della decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha concluso, per quanto riguarda l'interpretazione dei punti 102-104 degli orientamenti del 2004 per il presente dossier, che «se la SNCB decide di non accordare un nuovo vantaggio a IFB e se venisse fornita la prova che la SNCB si era impegnata a convertire i suoi crediti in capitale prima della pubblicazione degli orientamenti del 2004, la Commissione dovrebbe esaminare nella sua decisione finale gli aiuti concessi dalla SNCB a IFB alla luce degli orientamenti del 1999».

(158) Per quanto riguarda la prima condizione, il Belgio osserva di aver ritirato, con la sua risposta alla lettera di avvio del procedimento, l'aumento di capitale supplementare notificato il 28 gennaio 2005 e che, di conseguenza, la prima condizione era soddisfatta.

(159) Per quanto riguarda la seconda condizione, il Belgio ritiene che non si possa contestare che l'aumento di capitale di IFB attualmente proposto, sia stato effettuato come convenuto dalle parti, con la condizione sospensiva dell'accordo della Commissione, nel contratto quadro del 7 aprile 2003.

(160) Per sottolineare questo punto, le autorità belghe richiamano l'attenzione della Commissione su:

— il punto 4 del preambolo del contratto quadro del 7 aprile 2003, che conferma che il consiglio di amministrazione della SNCB ha già approvato la sottoscrizione di un aumento di capitale di IFB,

— l'articolo 4 dello stesso contratto, che conferma l'intenzione reciproca delle parti di procedere ad un aumento di capitale di IFB.

(161) Per quanto riguarda il secondo punto, le autorità belghe ricordano che nel diritto belga (il diritto applicabile al contratto quadro), un contratto nasce dalla sola volontà delle parti contraenti e che, nella fattispecie, l'articolo 4 del contratto quadro confermerebbe in modo esplicito e senza alcuna ambiguità, l'accordo delle volontà della SNCB e di IFB di procedere ad un aumento di capitale di IFB tramite conversione in capitale dei crediti della SNCB nei confronti di IFB retroattivamente al 7 aprile 2003.

(162) Le autorità belghe ricordano che, nel diritto belga, le obbligazioni sottoposte ad una condizione sospensiva restano pienamente vincolanti e il verificarsi della condizione sospensiva ha un effetto retroattivo sul contratto i cui effetti iniziano alla data della firma.

3.3.3.2. Misure che attenuano il più possibile le distorsioni di concorrenza

(163) Le autorità belghe fanno valere a titolo generale che le quote di mercato di IFB sono ben al di sotto del 10 % sui mercati interessati dal presente caso. Di conseguenza, esse ritengono che gli effetti anticompetitivi derivanti dagli aiuti di stato in questione non possono essere considerati significativi. Esse ricordano in particolare che, ai sensi del punto 36 degli orientamenti del 1999, «*se la quota di questo mercato detenuta dall'impresa [beneficiaria dell'aiuto] è trascurabile, è lecito supporre che non vi è distorsione indebita della concorrenza*» ([20]) e che, ai fini dell'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato, la Commissione considera gli effetti anticompetitivi degli accordi conclusi da delle imprese aventi quote di mercato inferiori al 10 %, insignificanti ([21]).

(164) Per quanto riguarda più in particolare le attività di IFB Logistics e di IFB Terminal, le autorità belghe fanno osservare quanto segue:

(165) *Le misure attenuanti sul mercato del trasbordo di merci.* Il governo belga osserva che la quota di IFB sul mercato dei terminali della regione di Anversa è inferiore al 7 % e che il mercato dei terminali in questa regione ha conosciuto, durante il periodo 2002-2005, un tasso di crescita del 10,7 % medio annuo, mentre i volumi trasportati da IFB sono aumentati solo del 4,1 % medio annuo.

(166) Il governo belga aggiunge che attraverso l'attuazione del piano di ristrutturazione, IFB ha ridotto la sua capacità di trasbordo in maniera considerevole, come descritto nella parte 2 della lettera di avvio del procedimento (punti 25-29). Alla luce della circostanza che, con l'eccezione del terminale DPD, l'insieme degli attivi venduti è sempre in esercizio, le autorità belghe ritengono che le cessioni vadano considerate misure compensative reali e sostanziali. Secondo il governo belga, l'insieme delle cessioni rappresenterebbe una diminuzione della capacità di IFB di 1,5 mio EVP nel 2002 a 1,1 mio EVP alla fine del 2005, il che equivarrebbe ad una diminuzione del 27 %.

([20]) Cfr. gli orientamenti del 1999, punto 36.
([21]) Cfr. in particolare gli orientamenti sull'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato. GU C 101 del 27.4.2007, pag. 97, in particolare il punto 24.

(167) Le autorità belghe aggiungono che l'attuazione del piano di ristrutturazione da parte di IFB non è stata accompagnata da interventi sui prezzi aventi per oggetto o effetto un aumento della quota di mercato di IFB. Esse osservano che IFB ha aumentato i suoi prezzi in media del 4,2 % ([22]), mentre il tasso annuale medio dell'inflazione industriale era dell'1,9 %.

(168) *Le misure attenuanti sul mercato della logistica.* La lettera di avvio del procedimento ritiene (paragrafi 258-260) che le misure «proposte» non riguarderebbero il mercato della logistica e che IFB avrebbe potuto aumentare il proprio volume su questo mercato. Le autorità belghe presentano cinque argomenti per dimostrare che sono state prese sufficienti misure attenuanti sul mercato della logistica.

(169) In primo luogo, IFB avrebbe preso delle misure che hanno provocato una riduzione della sua capacità sul mercato della logistica. In effetti, il numero totale di carrozze di cui IFB è proprietario o che sono oggetto di locazione a lungo termine, è sceso da 744 unità nel 2002 ([23]) a 377 unità all'inizio del 2006 ([24]). Si tratterebbe quindi di una riduzione del 49 %.

(170) La riduzione della capacità logistica di IFB risulterebbe anche dal fatto che la partecipazione di IFB nella società CNC (attualmente Naviland Cargo) si è diluita, per passare dal 10 % nel 2002 all'attuale 2 %.

(171) In secondo luogo, le autorità belghe ritengono che la quota di mercato di IFB sul mercato della logistica sia ben al di sotto del 5 %, se si dovesse limitare l'estensione geografica di questo mercato al territorio belga. Sarebbe quindi opportuno, in virtù del punto 36 degli orientamenti, chiedersi se gli effetti contrari alla concorrenza derivanti dagli aiuti di stato in questione, possano essere considerati sensibili. Secondo le autorità belghe, non si può assolutamente ritenere che IFB sia in grado di esercitare un'influenza sensibile in materia di concorrenza sul mercato della logistica. Per la stessa ragione, le distorsioni di concorrenza derivanti dall'aiuto di cui beneficia IFB, secondo il governo belga, difficilmente potrebbero essere considerate sensibili, in modo che appaiono necessarie solo misure molto limitate per attenuare le ripercussioni negative per i concorrenti di IFB.

(172) In terzo luogo, le autorità belghe propongono di collocare nel giusto contesto lo sviluppo dell'attività logistica di IFB al fine di ridimensionare radicalmente l'affermazione della Commissione secondo la quale IFB avrebbe «*saputo aumentare il proprio volume su questo mercato in misura notevole*». In effetti, secondo le autorità belghe, bisogna tener conto delle seguenti circostanze:

— per il segmento del trasporto combinato (intermodale), i volumi trasportati da IFB hanno registrato una crescita annua dell'ordine del 9,9 % durante il periodo 2002-2005, il che sarebbe inferiore alla crescita media annua del 12 % osservata nella regione ARA per lo stesso periodo,

— nel segmento del trasporto convenzionale, IFB è un attore del tutto marginale, anche a supporre che il mercato si limiti al Belgio. In effetti, la quota di IFB, sia in volume che in valore non raggiunge l'1 %.

(173) Inoltre, la crescita della cifra d'affari di IFB nella sua attività logistica, secondo il governo belga, troverebbe origine, almeno in parte, nella crescita del sottosegmento «bulk» (trasporto alla rinfusa). Nel 2003, la cifra d'affari realizzata da IFB nel trasporto alla rifusa rappresentava solo 3,3 mio EUR. Ora, nel 2004, IFB ha ottenuto due importanti contratti di trasporto alla rinfusa. In primo luogo, un contratto di trasporto di carbone […] che ha generato una cifra d'affari […] nel 2004 e […] nel 2005. In secondo luogo, un contratto di trasporto alla rinfusa di granulati che ha generato una cifra d'affari di […] nel 2004 e di […] nel 2005. IFB avrebbe realizzato un margine di utile su questi due contratti, il che conferma l'assenza di pratiche anticoncorrenziali da parte di IFB.

([22]) La media degli aumenti dei prezzi è stata ottenuta ponderando i terminali in funzione della loro cifra d'affari.
([23]) IFB possedeva 368 carrozze e aveva concluso locazioni di lungo termine per altre 376 carrozze.
([24]) Ai primi del 2006 IFB possedeva 204 carrozze e aveva concluso locazioni di lungo termine per altre 173 carrozze.

(174) In quarto luogo, il governo belga ritiene che anche l'apertura da parte di IFB dei suoi terminali a dei concorrenti nel mercato della logistica vada considerata una importante misura attenuante.

(175) In quinto luogo, il governo belga ritiene che le limitate distorsioni in materia di concorrenza che potrebbero essere considerate conseguenti all'aiuto per la ristrutturazione di IFB sarebbero ulteriormente ridotte dai seguenti fattori:

— la liberalizzazione del trasporto merci su ferrovia in Belgio. In effetti, le autorità belghe, conformemente alle norme europee applicabili, hanno aperto questo mercato alla concorrenza (a decorrere dal marzo 2003 per i trasporti internazionali e introducendo una liberalizzazione totale il 1º gennaio 2007) ([25]). La suddetta apertura non avrebbe mancato di produrre i suoi effetti, come dimostrerebbero le attività delle società DLC e, più recentemente, Fret SNCF. Nella sua decisione N 386/2004, Fret SNCF, la Commissione avrebbe considerato tale liberalizzazione come una misura compensativa per i concorrenti,

— diversi altri concorrenti della SNCB/IFB (fra le quali figurano Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex e ACTS) hanno già ricevuto o riceveranno molto probabilmente fra breve, le loro licenze di esercizio,

— la SNCB (B-Cargo) fornisce già attualmente servizi di trazione a dei concorrenti di IFB, sia che si tratti di fornitori di trasporto combinato (intermodal) come HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas/DHL Express Cargo e ICF o di fornitori di servizi di «forwarding» come Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret e East Rail Expedition,

— come ha rilevato la Commissione nella sua decisione nel caso N 386/2004, Fret SNCF, le condizioni fra ferrovia e gomma non sono identiche, a detrimento della ferrovia.

(176) Secondo il governo belga, le misure di liberalizzazione hanno condotto a importanti aumenti di capacità sul mercato della logistica, come dimostrerebbe l'attività dei concorrenti di IFB nel corso del periodo 2003-2005. Secondo il governo belga, la concorrenza si concentrerebbe sul segmento intermodale, dove, nel corso di questo periodo, cinque concorrenti di IFB hanno lanciato un totale di 12 nuovi collegamenti.

3.3.3.3. Limitazione dell'aumento di capitale al minimo

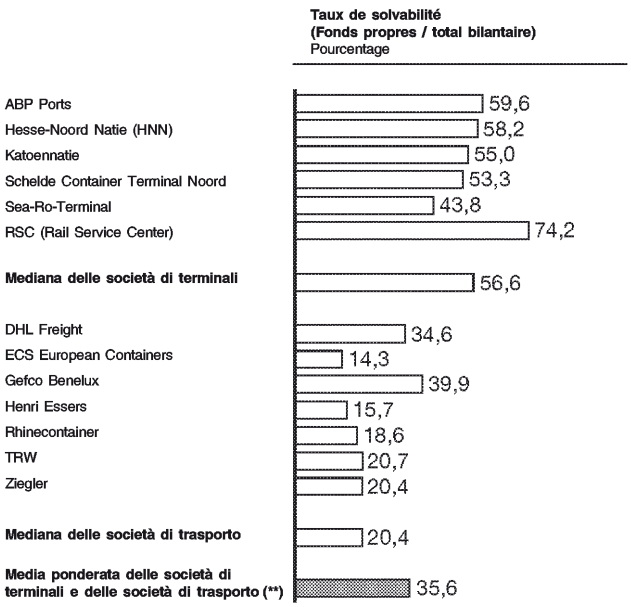
(177) Secondo il governo belga, SNCB e IFB hanno proceduto ad una analisi approfondita del fabbisogno di capitale di IFB sulla base dei risultati al 31 dicembre 2005 e delle previsioni per l'anno 2006. L'obiettivo è stato di consentire a IFB di proseguire queste attività sui mercati del trasbordo merci e della logistica con un tasso di solvibilità comparabile ai suoi concorrenti su questi mercati.

(178) Rispetto alle informazioni trasmesse prima della decisione di avvio del procedimento (cfr. punti 265-269), la SNCB e IFB hanno raccolto dati supplementari sui tassi medi di solvibilità relativi, da un lato, ai concorrenti di IFB che gestiscono terminali e, dall'altro, alle società di trasporto concorrenti di IFB. I tassi di solvibilità (che devono essere intesi come il rapporto fra fondi propri e il totale di bilancio) delle società in questione figurano nel grafico 16.

([25]) Tale apertura completa dei mercati, prevista dalla direttiva 91/440/CE, è stata attuata da un decreto reale del 13 dicembre 2005.

Grafico 16

Tasso di solvibilità — Campione di società comparabili, 2004 (*)



(*) I dati del 2003 sono stati utilizzati per ABP, HNN e il terminale di Sea-Ro in quanto i loro conti annuali per il 2004 non erano ancora pubblicati

(**) Ponderata in funzione dell'utilizzo degli attivi di IFB (42 % terminali, 58 % trasporto)

Fonte: Belfirst; Amadeus; IFB

(179) Da tale grafico risulterebbe che la media dei tassi di solvibilità degli operatori di terminali è del 56,6 %, mentre la media dei tassi di solvibilità delle società di trasporto è del 20,4 %. Dato che IFB è attiva nei due settori, il tasso di solvibilità di IFB, in funzione dei «benchmarks» precitati, dovrebbe essere di almeno il 35,6 %. Quest'ultima percentuale è stata calcolata ponderando gli attivi immobilizzati operativi di IFB come segue:

— il 42 % degli attivi immobilizzati operativi di IFB (misurati al loro valore contabile netto, vale a dire dopo ammortamenti e svalutazioni) è destinato all'attività terminali,

— il 58 % degli attivi immobilizzati operativi di IFB è destinato all'attività di trasporto («logistics»).

(180) (Le autorità belghe fanno osservare che anche il tasso di solvibilità obiettivo di IFB è conforme al tasso di solvibilità reale di società come Gosselin (38,9 %) e Hupac (34,9 %), che, come IFB, combinano la gestione di terminali con attività di logistica.

(181) Sulla base del tasso di solvibilità obiettivo di IFB del 35,6 % e di un debito totale di 128,1 mio EUR (stima al 30 giugno 2006), l'aumento di capitale di IFB dovrebbe quindi, secondo i calcoli delle autorità belghe, comportare una conversione di debito in capitale di almeno 95,3 mio EUR.

3.3.3.4. Il contributo proprio di IFB

(182) Secondo le autorità belghe, il contributo totale della SNCB alla ristrutturazione di IFB ammonta a 95,3 mio EUR, vale a dire l'importo dell'aumento di capitale previsto. Dal suddetto importo, bisognerebbe detrarre le somme che sono state destinate alla parte francese del gruppo, vale a dire 39,1 mio EUR. Il saldo, vale a dire 56,2 mio EUR, rappresenterebbe quindi il contributo della SNCB alla ristrutturazione delle attività non francesi del gruppo.

(183) Successivamente, le autorità belghe hanno precisato che il fabbisogno di finanziamento per le attività non francesi di IFB per il periodo di ristrutturazione (dal 1º gennaio 2003 al 30 giugno 2006), ammontava a 106,3 mio EUR. Di tale fabbisogno, 56,2 mio EUR saranno coperti dalla SNCB e 50,1 mio EUR attraverso risorse proprie di IFB. Il contributo da parte di IFB al costo totale della ristrutturazione delle attività in Belgio sarebbe di 47,1 %.

(184) La seguente tabella indica i dettagli del finanziamento:

Fabbisogno e fonti di finanziamento

(ipotesi nella quale la conversione del credito di 63 mio EUR costituisce un «costo» della ristrutturazione

(EUR 1 000)

		Parte ristrutturata	Disinvestimenti Francia	Totale
Periodo:1.1.2003 - 30.6.2006				
A	**FABBISOGNO DI FINANZIAMENTO**			
A.1	Costi della ristrutturazione			
A.1.1	Perdita lorda di esercizio (cash drain) escluso effetto guadagni di produttività	– 27 916		– 27 916
	(equivale alla perdita lorda di esercizio del 2002: prorata di 6 mesi per il 2006)			
A.1.2	Oneri straordinari	– 32		– 32
A.2.	Fabbisogno di capitale durante la ristrutturazione			
A.2.1	Variazione del fabbisogno di capitale circolante (aumento)	– 7 685	– 8 000	– 16 559
A.2.2	Investimenti di sostituzione: in immobilizzi non-finanziari	– 6 611		– 8 611
A.2.3	Investimenti in immobilizzi finanziari (partecipazioni)	– 782	– 1 700	– 2 482
A.3	Rimborsi di debiti e interessi			
A.3.1	A favore di creditori (finanziari) diversi dalla SNCB			
A.3.1.1	Pagamento degli interessi	– 2 351		– 2 351
A.3.1.2	Rimborso del debito finanziario	– 16 559		– 16 559
A.3.2	A favore della SNCB			
A.3.2.1	Rimborso del debito precedente il 2003	– 33 200	– 29 900	– 53 000
A.3.2.2	Pagamento degli interessi accumulati al 30.6.2005 sul debito precedente il 2003	– 5 800	– 5 200	– 11 000
A.3.2.3	Pagamento degli interessi accumulati al 30.6.2005 sul credito agevolato	– 2 200	– 300	– 2 500
A.3.2.4	Pagamento degli interessi secondo semestre 2005 e primo semestre 2006	– 3 100	– 2 100	– 6 200
A.4	Imposte (regolarizzazione esercizio fiscale 1999)	– 77		– 77
	Totale dei fabbisogni A.1 + A.2 + A.3 + A.4	***– 106 313***	***– 47 100***	***– 153 413***

(EUR 1 000)

		Parte ristrutturata	Disinvestimenti Francia	Totale
B	**FONTI DI FINANZIAMENTO**			
B.1.	Finanziamento da parte della SNCB			
B.1.1	Credito agevolato (da convertire successivamente in capitale)	13 300	1 700	15 000
B.1.2	Aumento di capitale oltre alla conversione del credito agevolato	42 920	37 380	90 300
	Contributo totale della SNCB (Subtotale B.1)	***56 220***	***39 080***	***95 300***
B.2	Finanziamento con i mezzi propri di IFB			
B.2.1	Guadagni di produttività			
B.2.1.1	Scomparsa parziale o totale della perdita lorda di esercizio nella rubrica A.1.1	26 167		26 167
B.2.1.2	Saldo lordo di esercizio nel 2004, 2005 et 2006	10 429		10 429
B.2.2	Entrate finanziarie	1 368		1 368
B.2.3	Variazione del fabbisogno di capitale circolante (diminuzione)	2 687		2 687
B.2.4	Vendita di immobilizzazioni non finanziarie (essenzialmente il terminale OCHZ nel 2004)	4 771		4 771
B.2.5	Vendita di immobilizzazioni finanziarie (partecipazioni)	1 267	8 020	9 287
B.2.6	Debiti finanziari contratti presso istituti di credito	3 300		3 300
B.2.7	Utili straordinari	1 105		1 105
	Contributo totale di IFB (Subtotale B.2)	***50 093***	***8 020***	***58 113***
	Totale delle fonti (B.1 + B.2)	***106 313***	***47 100***	***153 413***
	Finanziamento proveniente da SNCB in % del totale	52,9 %		
	Finanziamento proveniente da IFB in % del totale	47,1 %		
		CONTRIBUTO PROPRIO	INVESTITORE PRIVATO	

(185) Il Belgio apporta le seguenti precisazioni alla suddetta tabella.

(186) I fabbisogni di finanziamento riguardano le seguenti categorie:

— costi diretti della ristrutturazione (sezione A.1): tali costi comprendono principalmente la perdita lorda di esercizio («cash drain») cumulata, senza tener conto dei guadagni di produttività. Se non si tiene conto dei guadagni di produttività che IFB ha ottenuto attraverso l'applicazione del suo piano di ristrutturazione, la perdita lorda di esercizio nel 2003, 2004 e 2005, sarebbe rimasta la stessa del 2002, vale a dire un importo annuale da finanziare di 8 mio EUR, come indicato nella tabella che segue. Il fabbisogno di finanziamento per il 2006, è stato limitato alla metà di questo importo, nell'ipotesi di un aumento di capitale al 30 giugno 2006. Totalizzata sull'insieme del periodo di ristrutturazione, la perdita lorda di esercizio che avrebbe sostenuto IFB in assenza dei guadagni di produttività, ammonta a 27,9 mio EUR,

(migliaia di EUR)

	2002	2003	2004	2005 Previsioni	2006 Dotazione di bilancio (fino al 30.06)	Periodo dal 2003 al 30.6.2006 cumulativo
Risultato di esercizio	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+Ammortamenti e svalutazioni su immobili	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+Svalutazioni su attivo circolante	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ Accantonamenti	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Risultato lordo di esercizio	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Perdita lorda di esercizio («cash drain») escluso l'effetto dei guadagni di produttività		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

— fabbisogno di capitale durante la ristrutturazione (variazioni del fabbisogno di capitale circolante e investimenti nel corso della ristrutturazione, sezione A.2): questi costi consistono in investimenti necessari durante il periodo di ristrutturazione. Un aumento del capitale circolante si è reso necessario al fine di finanziare i lavori in corso, assorbire la differenza fra crediti e debiti commerciali e mantenere liquidità sufficienti. Gli investimenti di sostituzione in immobilizzi materiali si sono resi necessari per poter continuare le attività di IFB durante la realizzazione del piano di ristrutturazione. Essi non riguardavano un'espansione della capacità di IFB ma piuttosto degli investimenti di sostituzione di attivi arrivati alla fine del loro ciclo di vita e interamente ammortizzati, nonché investimenti vari, come autovetture, ordinatori, piccoli lavori di rinnovazione di immobili, ecc. L'investimento di 0,6 mio di EUR in immobilizzazioni finanziarie nel 2004 era connesso alla ristrutturazione della filiale IFB Maritime Germany: IFB Maritime Germany è stata assorbita da Haeger & Schmidt International e la partecipazione in RKE detenuta da Haeger & Schmidt International, è stata trasferita a IFB,

— rimborso di debiti e interessi (sezione A.3): a parte gli interessi e rimborsi dei debiti finanziari a istituti di credito, la presente categoria rappresenta gli interessi e i rimborsi sui debiti nei confronti della SNCB. Il debito di 33,2 mio EUR è la parte del debito di 63 mio EUR che non è relativa alle filiali francesi. Gli interessi di 1,4 mio EUR pagabili nel 2006 sono gli interessi che non faranno parte dell'aumento di capitale (per limitare l'aumento di capitale al minimo). Gli altri interessi (per un importo totale di 9,7 mio EUR) faranno parte dell'aumento di capitale. Tutti questi interessi sono interessi sui debiti connessi alle attività non francesi di IFB,

— imposte (sezione A.4): le imposte versate nel 2004 costituiscono una regolarizzazione dell'esercizio fiscale 1999.

(187) Secondo il Belgio, tali fabbisogni di finanziamento sono stati coperti in parte da IFB e in parte dalla SNCB. Per quanto riguarda il contributo di IFB (sezione B.2), il Belgio fornisce le seguenti informazioni complementari:

— durante il periodo di ristrutturazione, IFB ha realizzato importanti guadagni di produttività (cfr. la sezione B.2.1). Tali realizzazioni hanno migliorato il risultato lordo di esercizio, in modo che la perdita del 2002 è parzialmente scomparsa nel 2003 e integralmente nel 2004, 2005 e 2006. Inoltre, nel 2004 e 2005 è stato registrato un avanzo, cosa che dovrebbe verificarsi anche nel 2006. Tali risultati confermano le previsioni fatte sulla base degli elementi di cui la società IFB aveva conoscenza al momento dello sviluppo del piano di ristrutturazione (cfr. punto 74 e 75 della presente decisione),

— entrate finanziarie varie (sezione B.2.2.): 1,4 mio EUR. Tali entrate finanziarie provengono dagli interessi che IFB ha potuto accumulare sui suoi conti bancari. Tali entrate erano prevedibili al momento del piano di ristrutturazione, in quanto corrispondono agli interessi «EURIBOR» per gli importi ai quali IFB poteva ragionevolmente attendersi sui suoi conti in vista delle previsioni del suo piano di ristrutturazione,

— entrate straordinarie (sezione B.2.8): 1,1 mio EUR. Tali entrate straordinarie provengono dalle plusvalenze che IFB ha potuto realizzare in occasione della vendita di 263 carrozze EAOS […]. Nel 2003, al momento della preparazione del piano di ristrutturazione, tali plus-valenze erano prevedibili, in quanto il mercato per le carrozze EAOS conosceva una domanda importante a causa dell'aumento della domanda per questo tipo di carrozze nell'Europa dell'est,

— nel 2004 e 2005, IFB ha liberato circa 2,7 mio EUR attraverso la riduzione del suo fabbisogno di capitale circolante (sezione B.2.3),

— IFB ha finanziato i costi di ristrutturazione in parte attraverso la vendita di attivi (sezioni B.2.4 e B.2.5). A parte la vendita di attivi vari di importanza relativamente limitata, questa parte del contributo è costituita principalmente dal disinvestimento nel 2004 degli attivi utilizzati nel terminal OCHZ. I diritti di comproprietà (50 %) su questi attivi utilizzati da OCHZ sono stati ceduti […] (cfr. la linea B.2.4 nel 2004) e IFB ha recuperato un importo supplementare di 0,9 mio EUR di capitale circolante di OCHZ (cfr. la linea B.2.5 per il 2004),

— nel 2003, IFB ha ottenuto un prestito bancario di un importo di 2 mio EUR da ING Bank (cfr. la linea B.2.6). Nel 2006, IFB ha finanziato l'acquisto di «reach stackers» attraverso un prestito esterno di 1,3 mio EUR.

(188) Il Belgio ritiene di aver contribuito al piano di ristrutturazione attraverso risorse proprie, come richiedono gli orientamenti del 1999.

4. VALUTAZIONE

4.1. Valutazione del carattere di aiuto delle misure per il salvataggio e la ristrutturazione

(189) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

4.1.1. *Aiuto concesso dallo Stato o mediante risorse statali*

(190) Si pone anzitutto la questione se il sostegno finanziario della SNCB a IFB sia stato «concesso dagli Stati ovvero mediante risorse statali». Secondo la giurisprudenza Stardust Marine della Corte di giustizia delle Comunità europee ([26]), tale criterio è soddisfatto se, da un lato, si tratta di risorse di Stato e se, dall'altro, la loro concessione è riconducibile allo Stato, vale a dire il Belgio.

4.1.1.1. Risorse statali

(191) La Commissione constata che la SNCB è un'impresa pubblica ai sensi dell'articolo 2 della direttiva 80/723/CEE: lo Stato belga detiene il 100 % del capitale sottoscritto della SNCB e il consiglio di amministrazione, nonché l'amministratore delegato, sono nominati dal Re, con decreto deliberato in Consiglio dei Ministri. Pertanto, i criteri dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera a) e c), della suddetta direttiva sono soddisfatti.

(192) In questo contesto, «…occorre ricordare come dalla giurisprudenza della Corte già risulti che l'art. 87, n. 1, CE comprende tutti gli strumenti pecuniari che le autorità pubbliche possono realmente usare per sostenere imprese […]. Pertanto, anche se le somme corrispondenti alla misura in questione non sono permanentemente in possesso del Tesoro pubblico, il fatto che restino costantemente sotto il controllo pubblico, e dunque a disposizione delle autorità nazionali competenti, è sufficiente perché esse siano qualificate risorse statali» ([27]).

(193) Di conseguenza, la Commissione ha ritenuto nella lettera di avvio del procedimento (punto 136-138), che le somme messe a disposizione di IFB dovessero essere considerate risorse statali.

([26]) Sentenza della Corte del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, precitata alla nota in calce n. 12, punto 37.

([27]) Sentenza della Corte del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, precitata alla nota in calce n. 12, punto 37.

(194) Il Belgio contesta il fatto che tutte le risorse proprie di cui dispone la SNCB costituiscano risorse statali. La Commissione risponde ai tre argomenti presentati dal Belgio, come segue:

(195) La distinzione proposta fra le risorse della SNCB destinate alle missioni di servizio pubblico e le risorse destinate alle attività commerciali non è pertinente alla luce della sentenza Stardust Marine. In effetti, questa sentenza riguardava le risorse di una banca pubblica, il che dimostra bene che le risorse di un'impresa pubblica destinate alle attività commerciali possono costituire anche delle risorse di Stato.

(196) Nemmeno l'argomento secondo il quale il patrimonio della SNCB non è a disposizione dello Stato belga, ma sarebbe destinato all'oggetto sociale della SNCB può essere accolto. In effetti, il fatto che il Belgio detenga il 100 % del capitale della SNCB, che quest'ultima rimanga costantemente sotto controllo pubblico e che lo Stato possa in qualsiasi momento decidere di privatizzare la SNCB, dimostra che il patrimonio di quest'ultima è a disposizione dello Stato belga. Inoltre, la Commissione osserva che lo Stato belga nomina gli amministratori del consiglio di sorveglianza, come l'amministratore delegato, il che gli conferisce un certo controllo sull'impresa.

(197) L'argomento secondo il quale gli aiuti concessi dalla SNCB a IFB non comporterebbero una perdita patrimoniale dello Stato belga è oggettivamente errato: essendo il Belgio proprietario della SNCB, qualsiasi investimento sbagliato che abbia come conseguenza una diminuzione del valore della SNCB, fa diminuire anche il patrimonio dello Stato belga.

(198) La Commissione conclude quindi che le misure esaminate sono state finanziate da risorse statali.

4.1.1.2. Imputabilità

(199) Per quanto riguarda la necessità dell'imputabilità delle misure allo Stato interessato, la sentenza Stardust Marine precisa che «…il solo fatto che un'impresa pubblica si trovi sotto il controllo dello Stato non è sufficiente per imputare a quest'ultimo misure adottate da tale impresa, quali i provvedimenti di sostegno finanziario di cui trattasi. Resta ancora da verificare se le autorità pubbliche debbano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tali misure…» ([28]).

(200) Emerge quindi dalla giurisprudenza della Corte di giustizia che il criterio dell'imputabilità allo Stato deve essere oggetto di un esame dei singoli casi da parte della Commissione. La Corte di giustizia riconosce che di norma, «sarà assai difficile per un terzo, proprio a motivo delle relazioni privilegiate che esistono tra lo Stato ed una determinata impresa pubblica, dimostrare nel caso concreto che eventuali provvedimenti di aiuto adottati da una tale impresa sono stati effettivamente assunti dietro istruzione delle autorità pubbliche…» Secondo la stessa giurisprudenza, «…occorre ammettere che l'imputabilità allo Stato di un provvedimento di aiuto adottato da un'impresa pubblica può essere dedotta da un insieme di indizi risultanti dalle circostanze del caso di specie e dal contesto nel quale il provvedimento in questione è stato adottato…» ([29]).

(201) La Corte di giustizia successivamente chiarisce quali criteri potrebbero esser utilizzati per dimostrare l'imputabilità:

«L'imputabilità allo Stato di un provvedimento di aiuto adottato da un'impresa pubblica può essere dedotta da un insieme di indizi risultanti dalle circostanze del caso di specie e dal contesto nel quale il provvedimento in questione è stato adottato. A questo proposito, la Corte ha già preso in considerazione fattispecie caratterizzate dalla circostanza che l'organismo in questione non poteva adottare la decisione contestata senza tener conto delle esigenze dei pubblici poteri (v., in particolare, sentenza Van der Kooy e a./Commissione, cit., punto 37), ovvero dal fatto che, oltre agli elementi di natura organica che vincolavano le imprese pubbliche allo Stato, tali imprese, grazie alla cui intermediazione gli aiuti erano stati accordati, dovevano tener conto delle direttive impartite da un Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) (sentenze 21 marzo 1991, causa C-303/88, Italia/Commissione, cit., punti 11 e 12, e causa C-305/89, Italia/Commissione, cit., punti 13 e 14).

Altri indizi potrebbero, eventualmente, essere pertinenti per giungere ad affermare l'imputabilità allo Stato di un provvedimento di aiuto adottato da un'impresa pubblica, quali, in particolare, l'integrazione di tale impresa nelle strutture dell'amministrazione pubblica, la natura delle sue attività e l'esercizio di queste sul mercato in normali condizioni di concorrenza con gli operatori privati, lo status giuridico dell'impresa, ossia il fatto che questa sia soggetta al diritto pubblico ovvero al diritto comune delle società, l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche sulla gestione dell'impresa, ovvero qualsiasi altro indizio che indichi, nel caso concreto, un coinvolgimento delle autorità pubbliche ovvero l'improbabilità di una mancanza di coinvolgimento nell'adozione di un provvedimento, tenuto conto anche dell'ampiezza di tale provvedimento, del suo contenuto ovvero delle condizioni che esso comporta» ([30]).

(202) Nella lettera di avvio del procedimento (punti 140-150), la Commissione ha distinto, per quanto riguarda l'imputabilità della misura, fra il periodo precedente alla conclusione del contratto quadro il 7 aprile 2003 e il periodo successivo a tale contratto. Alla luce delle osservazioni del Belgio, sembra più appropriato distinguere fra tre diversi periodi:

([28]) Sentenza della Corte del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, precitata alla nota in calce n. 12, punti 52 e 55

([29]) Sentenza della Corte del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, precitata alla nota in calce n. 12, punti 53 e 54.

([30]) Sentenza della Corte del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, precitata alla nota in calce n. 12, punti 55 e 57.

— il periodo precedente il 19 luglio 2002 (data della decisione del Consiglio di amministrazione della SNCB di approvare la concessione di un anticipo di tesoreria e di riconoscere la «probabilità» di un aumento di capitale di IFB),

— il periodo compreso fra il 19 luglio 2002 e il 20 dicembre 2002 (data della decisione del consiglio di amministrazione della SNCB di approvare il principio di un aumento di capitale di IFB che autorizza il comitato di direzione a negoziare il contratto quadro del 7 aprile 2003),

— il periodo successivo al 20 dicembre 2002.

Periodo precedente la decisione del consiglio di amministrazione del 19 luglio 2002

(203) Per quanto riguarda il periodo precedente questa decisione del consiglio di amministrazione, si pone la questione di accertare se la tolleranza di cui ha fatto prova il management (comitato di direzione) della SNCB, astenendosi dall'esigere da IFB il pagamento delle prestazioni di servizio di trasporto a decorrere dal 2000 sia imputabile allo Stato belga. Nella sua lettera di avvio del procedimento (punti 141-142), la Commissione ha espresso dei dubbi sul fatto che la decisione di accettare il mancato pagamento sistematico delle fatture nel periodo da fine 2000 a inizi 2003 sia stata presa senza intervento delle autorità belghe.

(204) Secondo la risposta del governo belga, il consiglio di amministrazione della SNCB sarebbe stato informato di questa pratica solo il 19 luglio 2002; il commissario del governo ne è stato informato contemporaneamente. La Commissione non ha ricevuto alcuna osservazione da parte di terzi interessati.

(205) La Commissione ha trovato nei resoconti dei dibattiti alla Camera e al Senato del 6 marzo 2002, del 24 gennaio 2002 e 3 del 28 febbraio 2002, delle osservazioni su IFB, nel contesto del più ampio dibattito dei deputati e dei senatori sull'apertura del mercato ferroviario e del fascicolo ABX. Essa ha quindi chiesto al governo belga di trasmetterle gli studi di Boston Consulting Group e di Team Consult, menzionati nel corso di questi dibattiti, nonché la decisione del governo belga del 22 febbraio 2002, anch'essa oggetto di dibattiti.

(206) Un'analisi di questi documenti non ha consentito di rivelare indizi di un'influenza da parte del governo belga sulle decisioni della SNCB in merito al futuro di IFB.

(207) Si pone quindi la domanda se la tolleranza del management di un'impresa pubblica, del tipo di quella descritta al punto 203 della presente decisione, possa essere imputata allo Stato belga, quando non vi sono indizi di un intervento specifico da parte dell'amministrazione nell'emergenza della situazione.

(208) In effetti, secondo la legge del 1993 che costituisce la SNCB come società di diritto pubblico, il management della SNCB, vale a dire l'amministratore delegato e i membri del comitato di direzione, gestiscono l'impresa in modo autonomo, senza intervento da parte delle autorità pubbliche. Pertanto, in assenza di indizi concreti di un intervento dello Stato nella gestione del fascicolo IFB, la Commissione deve concludere che la decisione del management della SNCB di tollerare il non pagamento delle fatture di IFB durante il periodo da fine 2000 al luglio 2002, non è riconducibile allo Stato belga.

Periodo compreso fra la decisione del Consiglio di amministrazione del 19 luglio 2002 e la decisione del consiglio di amministrazione del 20 dicembre 2002

(209) Fin dal 19 luglio 2002, il consiglio di amministrazione della SNCB e, al suo interno, il commissario del governo che rappresenta gli interessi del Belgio, sapeva che IFB non pagava più le sue fatture dalla fine del 2000 ed ha approvato la concessione a IFB di un anticipo di 2,5 mio EUR nel corso del secondo semestre 2002.

(210) La Commissione deve verificare, a questo riguardo, se i criteri stabiliti dalla giurisprudenza *Stardust Marine* permettono di imputare tale decisione del consiglio di amministrazione della SNCB al Belgio. In altri termini, si tratta di verificare nel caso di specie se la presenza del commissario del governo nel consiglio di amministrazione, nonostante la sua assenza di intervento concreto sulla misura in questione, permetta tuttavia di ricondurre la decisione allo Stato belga. Dagli elementi di cui dispone la Commissione, emerge che né l'istruzione del fascicolo, né le osservazioni dei terzi, hanno prodotto indizi che indicassero che il governo belga ha cercato di influenzare la decisione del consiglio di amministrazione del 19 luglio 2002. Essendo la SNCB una impresa pubblica autonoma, dotata dello statuto di una «société anonyme de droit public», essa gode nei confronti dello Stato belga di un'autonomia di gestione. Per quanto riguarda la presenza del commissario del governo nel consiglio di amministrazione della SNCB, la Commissione osserva che il ruolo del commissario era limitato (cfr. anche la relazione della Corte dei conti a questo proposito) ([31]): il commissario del governo poteva intervenire nei confronti della decisione del 19 luglio 2002 solo se quest'ultima avesse rischiato di pregiudicare l'attuazione della missione di servizio pubblico della SNCB. Visto l'importo (2,5 mio EUR) e la forma (anticipo di tesoreria, con interessi) dell'aiuto, è giocoforza constatare che la decisione non era di natura tale da pregiudicare l'attuazione della missione di servizio pubblico della SNCB.

([31]) Cour des Comptes: Le bon emploi des deniers publics par la S.N.C.B.; audit effettuato in esecuzione della risoluzione della Chambre des représentants dell'11 maggio 2000; Bruxelles, maggio 2001

(211) La Commissione conclude che, alla luce dei suddetti elementi, la concessione da parte della SNCB dell'anticipo di 2,5 mio EUR a IFB, per continuare un'attività commerciale senza alcun nesso con il servizio pubblico, non è riconducibile allo Stato belga.

(212) La Commissione conclude che il caso di specie non comporta indizi concernenti l'integrazione nell'amministrazione pubblica, la natura delle attività e lo status che potrebbero consentire di stabilire la riconducibilità allo Stato belga della decisione del consiglio di amministrazione del 19 luglio 2002 di concedere un anticipo di 2,5 mio EUR a IFB.

Periodo successivo alla decisione del consiglio di amministrazione del 20 dicembre 2002

(213) Il 20 dicembre 2002, il consiglio di amministrazione ha deciso di concludere un contratto quadro con IFB, che doveva includere delle misure per il salvataggio nonché per la ristrutturazione e arrivare ad un aumento di capitale di IFB.

(214) L'analisi del fascicolo da parte della Commissione nella sua lettera di avvio del procedimento (punti 143-150) ha rilevato tre indizi concreti a favore della riconducibilità allo Stato belga di queste misure per il salvataggio e la ristrutturazione a favore di IFB. Questi indizi erano:

— la presentazione del piano di ristrutturazione allo Stato belga per approvazione,

— gli articoli di stampa che dimostrano la forte influenza del governo belga sulla SNCB nel corso del 2003,

— l'ampiezza, il contenuto e le condizioni del contratto quadro del 7 aprile 2003.

(215) Nella loro risposta alla lettera di avvio del procedimento, le autorità belghe contestano che questi tre indizi siano sufficienti per stabilire l'imputabilità allo Stato delle misure ai sensi della giurisprudenza *Stardust Marine*. La Commissione ribadisce nel testo che segue il contenuto degli indizi e spiega perché gli argomenti del governo belga non possono essere accolti.

a) *L'approvazione da parte delle pubbliche autorità (punto 56 della sentenza Stardust Marine)*

(216) Nelle sentenze *Van der Kooy* ([32]), Italia/Commissione ([33]) e Commission/France ([34]), la Corte di giustizia ha dedotto l'imputabilità dell'aiuto dal fatto che la concessione di quest'ultimo era stata sottoposta all'approvazione delle autorità pubbliche. Nella sentenza Van der Kooy, questo elemento da solo è sufficiente per stabilire l'imputabilità; nelle sentenze Italia/Commissione e Commissione/Francia, l'approvazione è associata ad altri elementi che dimostrano l'influenza dei poteri pubblici ([35]). La decisione *Space Park Development GmbH*, che è stata la prima decisione della Commissione in cui veniva applicata la sentenza Stardust Marine, ha dedotto l'imputabilità di un aiuto anche dal fatto che il prestito in questione doveva ricevere l'accordo delle autorità del Land Brema ([36]). Di conseguenza la presentazione di una misura allo Stato membro per approvazione costituisce un indizio di imputabilità.

(217) Ora, nella fattispecie, l'articolo 2 del contratto quadro obbliga i consigli di amministrazione della SNCB e di IFB, a sottoporre il piano di ristrutturazione per approvazione allo Stato belga ([37]). Questo costituisce un primo indizio della riconducibilità allo Stato belga della decisione della SNCB di ristrutturare IFB.

(218) Il governo belga sottolinea che, a differenza di quanto era previsto nel contratto quadro, la SNCB e IFB non hanno sottoposto il piano di ristrutturazione all'approvazione del governo belga, in quanto questo avrebbe violato l'autonomia commerciale della SNCB.

([32]) Sentenza della Corte del 2 febbraio 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV e.a./Commissione (C-67/85, C-68/85 e 70/85, Racc. 1988, pag. 219)

([33]) Sentenze della Corte del 21.3.1991, Italia/Commissione, (C-303/88, Racc. 1991, pag. I-1433, e C-305/89, Racc. 1991, pag. I-1603).

([34]) Sentenza della Corte del 30 gennaio 1985, Commissione/Francia (290/83, Racc. 1985, pag. 439).

([35]) Vale a dire la nomina dei dirigenti da parte dello Stato per le sentenze *Commissione/Italia*; il finanziamento da parte di un istituto pubblico, le modalità di concessione che corrispondono a quelle di un aiuto di stato ordinario, la presentazione da parte del governo dell'aiuto come facente parte di un insieme di misure statali per la sentenza Commissione/Francia.

([36]) Decisione della Commissione, del 17 settembre 2003, relativa agli aiuti di Stato concessi dalla Germania a favore di Space Park Development GmbH, GU L 61 del 27.2.2004, pag. 66, considerando 30.

([37]) Va ricordato che l'articolo 4 recita quanto segue: «Le Parti confermano la loro intenzione di attuare le seguenti misure a condizione che siano conformi a un piano di ristrutturazione approvato dai rispettivi consigli di amministrazione, dallo Stato belga e se necessario dalla CE e a condizione che siano approvate dagli azionisti di IFB»

(219) Come già spiegato nella lettera di avvio del procedimento (punti 146 e 147), da questa situazione di fatto non consegue che l'indizio di imputabilità divenga inoperante: sembra da escludere che le due parti, la SNCB e IFB, abbiano incluso tale clausola nel contratto, se non vi fosse stata una pressione in questo senso da parte del governo belga.

(220) Il fatto che il governo belga pretenda di non essere stato formalmente consultato sulla ristrutturazione non è sufficiente per escludere una pressione informale da parte del governo belga al momento della formulazione del contratto quadro del 7 aprile 2003, né per escludere che vi sia stata approvazione. In effetti, come ha constatato la Corte di giustizia nella sentenza Stardust Marine, «sarà assai difficile per un terzo, proprio a motivo delle relazioni privilegiate che esistono tra lo Stato ed una determinata impresa pubblica, dimostrare nel caso concreto che eventuali provvedimenti di aiuto adottati da una tale impresa sono stati effettivamente assunti dietro istruzione delle autorità pubbliche…». D'altronde, il solo fatto che il contratto concluso fra le parti preveda l'approvazione dello Stato belga, costituisce un forte indizio di un coinvolgimento del governo belga.

(221) Nella sua risposta alla lettera di avvio del procedimento, il governo belga spiega che la clausola contenuta nell'articolo 2 del contratto quadro non riguardava il piano di ristrutturazione stesso, ma la comunicazione con la quale il Belgio notificava il contratto quadro alla Commissione.

(222) La Commissione considera non convincente quest'argomento: se le parti del contratto avessero pensato alla sola notifica da parte del Belgio alla Commissione, l'avrebbero indicato esplicitamente all'articolo 2 del contratto. L'interpretazione proposta dal governo belga è contraria alla lettera del contratto.

(223) Di conseguenza, la Commissione conclude che l'articolo 2 del contratto comporta l'approvazione dei provvedimenti presi dalle autorità belghe e costituisce un indizio di imputabilità dei provvedimenti in oggetto allo Stato belga.

b) *Articoli di stampa*

(224) Ulteriori indizi a sostegno di un intervento del governo belga nel presente caso si possono ritrovare anche in alcuni articoli apparsi sulla stampa ([38]). Ad esempio, un articolo apparso su *La libre Belgique* del 19 maggio 2003 ([39]) cita l'ufficio stampa della SNCB, che spiega che, al 19 maggio 2003, il Belgio non aveva ancora notificato le misure per il salvataggio alla Commissione, mentre il contratto quadro era stato firmato il 7 aprile 2003, in quanto «*le pouvoir fédéral a[vait] son mot à dire*». In un articolo apparso nel marzo 2003 sul sito www.cheminots.be, Karel Vinck, all'epoca amministratore delegato della SNCB, viene citato, a proposito dei dossier ABX e IFB, come segue: «*Rivendica un margine di manovra sufficiente per il management della società*». Ciò lascia intendere che il management della SNCB riteneva che lo Stato intervenisse troppo nella sua attività.

(225) Il Belgio respinge questo indizio. Per quanto riguarda l'articolo de *La libre Belgique*, esso sostiene, come l'articolo 2 del contratto quadro, che l'autorità federale poteva pronunciarsi solo sulla comunicazione del governo belga alla Commissione, relativa alla notifica del contratto quadro. Ora, il testo dell'articolo di stampa e del comunicato stampa della SNCB è chiaro. Se l'ufficio stampa della SNCB avesse voluto dire che il governo belga doveva semplicemente approvare un testo di comunicazione alla Commissione, avrebbe indicato che il problema da risolvere era un semplice problema di forma e non di sostanza.

(226) Per quanto riguarda le affermazioni di Karel Vinck, le autorità belghe ritengono che esse si limitino alla gestione delle missioni di servizio pubblico. Questa interpretazione appare poco credibile in quanto egli è stato intervistato proprio riguardo ai dossier ABX e IFB, che, come riconosce lo stesso governo belga, riguardano attività commerciali della SNCB e non missioni di servizio pubblico.

c) *Ampiezza, contenuto, condizioni del contratto quadro*

(227) Più generalmente, la Commissione ricorda che il punto 56 della sentenza *Stardust Marine*, precitata, secondo il quale, «qualsiasi altro indizio che indichi, nel caso concreto, un coinvolgimento delle autorità pubbliche ovvero l'improbabilità di una mancanza di coinvolgimento nell'adozione di un provvedimento, tenuto conto anche dell'ampiezza di tale provvedimento, del suo contenuto ovvero delle condizioni che esso comporta» deve essere preso in considerazione per stabilire l'imputabilità di una misura allo Stato membro, ha come risultato che l'ampiezza, il contenuto e le condizioni del contratto quadro costituiscono degli indizi supplementari di imputabilità.

(228) Il Belgio rifiuta questo terzo indizio, ripetendo che la SNCB godrebbe di totale autonomia nella presa di tutte le sue decisioni, fatta eccezione per la gestione dei servizi pubblici.

([38]) Degli articoli di giornali possono costituire un indizio di imputabilità, cfr. sentenze ABX Logistics, GU C 9 del 14.1.2004, pag. 12; Sniace SA, GU L 108 del 30.4.2003, pag. 35.

([39]) «Inter Ferry Boats coupée en 2 branches» apparso il 19 maggio 2003 sul sito www.lalibre.be

(229) La Commissione ritiene che la legge del 1993, che disciplina lo statuto della SNCB come società per azioni di diritto pubblico, attribuisca una certa autonomia alla SNCB per le sue attività commerciali. Tuttavia, la Commissione ricorda che il commissario del governo è presente ad ogni riunione del consiglio d'amministrazione e può adire le autorità belghe al fine di annullare una decisione del consiglio di amministrazione relativa ad un oggetto estraneo all'espletamento delle missioni di servizio pubblico se tale decisione «porte […] préjudice à la mise en œuvre des tâches de service public (pregiudica l'attuazione delle missioni di servizio pubblico)».

(230) Come è già stato spiegato, la Commissione ritiene che la decisione di concedere un anticipo di tesoreria di 2,5 mio EUR non poteva essere oggetto di un ricorso del commissario del governo, in quanto per l'importo e per la forma, non poteva pregiudicare l'attuazione delle missioni di servizio pubblico.

(231) La valutazione deve essere diversa per la decisione di investire quasi 100 mio EUR in una società sull'orlo del fallimento. Tale decisione doveva indurre il commissario del governo a intervenire, o almeno ad informare le autorità belghe, affinché esse intervenissero formalmente o informalmente, come ha fatto per esempio nel 2000 per gli investimenti in ABX, filiale italiana.

(232) Di conseguenza, la Commissione ritiene che anche l'ampiezza, il contenuto e le condizioni del contratto quadro costituiscano, assieme alla presenza e ai poteri del commissario del governo, un indizio della riconducibilità.

d) *Conclusione*

(233) Di conseguenza, la Commissione conclude che i provvedimenti in oggetto sono riconducibili allo Stato belga per quanto riguarda il periodo successivo alla decisione del consiglio di amministrazione della SNCB del 20 dicembre 2002.

(234) È quindi necessario analizzare se i provvedimenti presi dalla SNCB in merito a IFB, a partire dal 20 dicembre 2002, abbiano conferito un vantaggio al beneficiario o se, al contrario, la SNCB abbia agito come avrebbe fatto un investitore avveduto in un'economia di mercato.

4.1.2. *Vantaggio al beneficiario dell'aiuto in applicazione del principio dell'investitore avveduto in un'economia di mercato*

(235) Bisogna accertare se la decisione del consiglio di amministrazione della SNCB del 20 dicembre 2002 di aumentare il capitale di IFB attraverso la conversione dei crediti scaduti e concedere aiuti per il salvataggio, che ha indotto la SNCB a firmare, il 7 aprile 2003, il contratto quadro con IFB, abbia creato un vantaggio economico per IFB o se tale decisione sia compatibile con la valutazione di un investitore privato operante in economia di mercato.

(236) Dato che la decisione della SNCB di non chiedere più il pagamento delle sue fatture a IFB, a partire da fine 2000 fino al dicembre 2002, come la decisione della SNCB di concedere un anticipo di 2,5 mio EUR non sono riconducibili al Belgio, non è più necessario analizzare queste decisioni nei dettagli.

(237) Va ricordato che gli aiuti per il salvataggio consistevano in:

— la concessione di una dilazione di pagamento per debiti pari a 63 mio EUR,

— la concessione di un credito agevolato di 15 mio EUR,

— la concessione di un anticipo recuperabile di 5 mio EUR.

(238) Gli aiuti per la ristrutturazione comprendevano il disinvestimento dalle filiali in Francia e la ristrutturazione e la continuazione delle attività in Belgio. Il finanziamento di queste misure era assicurato anzitutto attraverso gli aiuti per il salvataggio, mentre il piano per la ristrutturazione prevedeva che questo finanziamento venisse continuato convertendo i seguenti crediti in capitale sociale:

— la conversione dei debiti per 63 mio EUR per i quali era stato concessa una dilazione di pagamento in capitale sociale,

— la conversione del credito agevolato di 15 mio EUR in capitale sociale,

— la conversione degli interessi capitalizzati sulla dilazione di pagamento e sul credito agevolato in capitale sociale.

(239) Per stabilire se la SNCB abbia agito come avrebbe fatto un investitore privato operante in economia di mercato, è opportuno valutare se, in circostanze analoghe, un investitore privato di dimensioni paragonabili a quelle della SNCB e che si fosse trovato in una situazione paragonabile a quella della SNCB, avrebbe potuto essere indotto a procedere allo stesso modo ([40]).

([40]) Sentenza del 21 marzo 1991, *Italia/Commissione*, C-305/89, punto 19 e 20.

(240) La Corte di giustizia ha precisato che se il comportamento dell'investitore privato non è necessariamente quello dell'investitore abituale che investe dei capitali per ottenerne un rendimento a più o meno breve termine, deve almeno, essere quella di una holding privata o di un gruppo privato di imprese, che persegue una politica strutturale, globale o settoriale e guidato da prospettive di redditività a più lungo termine ([41]). Il Tribunale ha precisato che la Commissione ha l'obbligo «di procedere ad un'analisi completa di tutti gli elementi pertinenti dell'operazione oggetto del contenzioso e del suo contesto» per accertare se lo Stato abbia agito come avrebbe fatto un investitore avveduto operante in un'economia di mercato ([42]).

(241) Il Belgio, nella sua risposta alla lettera di avvio del procedimento, ritiene che la decisione della SNCB di chiedere a IFB di disinvestire le filiali francesi del gruppo e anche la decisione della SNCB di chiedere a IFB di ristrutturare e continuare le sue attività in Belgio, corrispondono a delle decisioni che avrebbe preso un investitore privato operante in economia di mercato.

(242) La Commissione ritiene tuttavia che la questione pertinente non sia tanto sapere se IFB, disinvestendo le sue filiali in Francia e ristrutturando e continuando le sue attività in Belgio, si sia comportata come un investitore operante in economia di mercato, ma piuttosto se la decisione della SNCB di finanziare queste due misure sia una decisione che un investitore privato avrebbe preso.

(243) Nel 2002/2003, la SNCB doveva quindi decidere se, complessivamente, fosse meno caro finanziare la ristrutturazione di IFB (il che comportava il disinvestimento delle filiali in Francia e la continuazione delle attività in Belgio) o se fosse meno caro porre IFB in liquidazione. La pratica costante della Commissione è di ritenere che un investitore privato avrebbe continuato l'attività di una filiale, se un raffronto fra i costi di liquidazione della filiale e i costi di ristrutturazione della filiale dimostra che i costi di liquidazione superano quelli di ristrutturazione ([43]).

(244) È quindi necessario, anzitutto, stabilire quale costo avrebbe avuto, per la SNCB, ognuno di questi due scenari, la ristrutturazione e la liquidazione di IFB.

4.1.2.1. Costo della ristrutturazione di IFB

(245) Nel primo scenario, la SNCB stanzia 95,3 mio EUR per il finanziamento della ristrutturazione di IFB, sotto forma di rinuncia al recupero di crediti che vengono convertiti in capitale. Al termine della ristrutturazione, essa detiene il 100 % di un'impresa il cui valore è stimato a 31 mio EUR, ma che ha 34,2 mio EUR di accantonamenti e 15 mio EUR di debiti finanziari (esclusi i debiti nei confronti della SNCB) e quindi con un valore di impresa netto di – 18 mio EUR. La Commissione giudica tali stime, basate su metodi riconosciuti, realiste.

(246) La Commissione constata quindi che, nell'ipotesi di una vendita di IFB, la SNCB avrebbe potuto ottenere solo un prezzo di vendita negativo.

4.1.2.2. Costo ipotetico di una liquidazione di IFB

(247) Anche nel secondo scenario la SNCB rinuncia al recupero dei suoi 95 mio EUR di crediti. Il Belgio ritiene che, inoltre, sulla base degli elementi disponibili al momento della conclusione del contratto quadro, il 7 aprile 2003, la liquidazione delle attività belghe di IFB avrebbe obbligato la SNCB a sostenere un costo supplementare compreso fra 70,6 e 161,8 mio EUR. Tale importo corrisponderebbe alle somme che avrebbero potuto essere normalmente recuperate attraverso la liquidazione degli attivi (37,5 mio EUR), dai quali vengono sottratti i costi occasionati dalla liquidazione del passivo di IFB (da 67 a 76,9 mio EUR) e il costo del personale SNCB divenuto in esubero (da 41,1 a 122,4 mio EUR) in seguito alla sospensione delle attività di IFB.

(248) La Commissione non condivide questa analisi. Anzitutto essa contesta che la SNCB abbia dovuto pagare la totalità delle passività di IFB. Successivamente, essa contesta l'ammontare del sovraccosto sociale calcolato dal Belgio.

Responsabilità della SNCB per il passivo di IFB

(249) Contrariamente a quanto sostiene il Belgio, il fatto che IFB avesse un attivo netto (valore di recupero dell'attivo meno il valore dei passivi esigibili) negativo non significa che, in caso di fallimento, la SNCB avrebbe dovuto sostenere il saldo passivo corrispondente. In effetti, la Commissione ricorda che, in linea di principio, una società come IFB risponde delle sue obbligazioni con il proprio patrimonio sociale. La responsabilità degli azionisti per le obbligazioni della società non va oltre, normalmente, il capitale sociale di quest'ultima e non incide quindi sul patrimonio proprio dei diversi azionisti. Solo in caso eccezionali e in condizioni ben precise talune legislazioni nazionali prevedono la possibilità per i terzi di rivalersi sugli azionisti ([44]).

([41]) Sentenza del 21 marzo 1991, Italia/Commissione, C-305/89, punto 19 e 20.

([42]) Sentenza del 6.3.2003, *WestLB Girozentrale/Commission* (T-228/99 e T-233/99, Racc. 2033, pag. II-435). Punto 2251.

([43]) Cfr. decisione della Commissione del 7 dicembre 2005, caso C 53/03, Belgio, Ristrutturazione della società ABX Logistics, punti 196 e segg.

([44]) Cfr. decisione di estendere la procedura C 53/03, Belgio, *ABX Logistics*, punto 61.

(250) Nell'ipotesi di un fallimento di IFB, la SNCB avrebbe quindi perso il suo capitale sociale, ma non avrebbe dovuto rimborsare gli altri creditori di IFB. A priori, il costo del fallimento di IFB per la SNCB in quanto azionista, sarebbe stato quindi pari a zero e non dai 29,5 ai 39,4 mio EUR come sostengono le autorità belghe.

(251) Nella sua prassi decisionale, la Commissione riconosce tuttavia che un'impresa nella situazione della SNCB, avrebbe potuto essere obbligata a sostenere dei costi a titoli diversi da quello di azionista ([45]). Nel caso di specie, tali costi sono in particolare i seguenti:

— in quanto creditore, la SNCB perderà i suoi crediti nei confronti di IFB, almeno in misura della sua quota nel passivo di IFB non coperto dall'attivo; la Commissione può riconoscere che, tenuto conto del ruolo della SNCB nella liquidazione di IFB questo rischio possa essere valutato fino all'ammontare totale dei crediti che la SNCB detiene su IFB, vale a dire 95 mio EUR,

— la Commissione può riconoscere che, in quanto casa madre, al fine di tutelare la propria reputazione, sarebbe stato saggio per la SNCB accollarsi una parte dei debiti non pagati ai fornitori di IFB che sono anche fornitori della SNCB.

(252) È necessario quindi valutare l'ammontare massimo che la SNCB avrebbe potuto essere indotta ad accollarsi a questo titolo. A questo riguardo, il Belgio ritiene che i costi eccedentari sostenuti dalla SNCB a questo titolo non dovrebbero superare i 13 mio EUR. In realtà i sovraccosti reali avrebbero potuto essere inferiori, in quanto i creditori di IFB avrebbero anzitutto recuperato una parte dei loro crediti dalla liquidazione di IFB e sarebbero stati rimborsati dalla SNCB solo per quanto riguarda la somma residua. L'importo di 13 mio EUR deve quindi essere considerato un limite massimo.

Ammontare del sovraccosto sociale per la SNCB

(253) La Commissione ritiene che, in linea di principio, un investitore privato in un'economia di mercato, che deve decidere se finanziare la ristrutturazione della sua filiale o porla in liquidazione, può essere indotto a tener conto del costo della riduzione del personale, se tale riduzione fosse una conseguenza diretta e inevitabile del fallimento della filiale.

(254) Il Belgio giunge alla conclusione che la messa in liquidazione di IFB avrebbe lasciato la SNCB con 530 dipendenti in esubero, 50 dei quali distaccati presso IFB e 480 impiegati presso la SNCB per attività la cui prosecuzione dipendeva dalle attività di IFB. La riduzione del personale della SNCB di 530 dipendenti avrebbe generato costi per 122,4 mio EUR, vale a dire 23 000 EUR per dipendente. I dettagli del calcolo sono spiegati alla parte 3 della presente decisione.

(255) La Commissione ritiene che non sia realista ritenere che la SNCB abbia potuto recuperare solamente il 21 % del traffico generato in precedenza da IFB. Anzitutto, come riconosce il Belgio nella sua risposta alla decisione di avviare il procedimento, i mercati sui quali IFB è attivo sono in pieno sviluppo (crescita dell'11 % per il trasbordo merci, crescita del 12 % per il trasporto combinato). Sembra quindi probabile che dei concorrenti di IFB ne avrebbero acquistato gli attivi, al fine di continuarne le attività.

(256) In questa ipotesi, l'acquirente di IFB avrebbe avuto bisogno di servizi di trasporto merci per ferrovia. Vista la posizione molto forte della SNCB sul mercato del trasporto internazionale delle merci a partire dal Belgio e il suo monopolio (fino al 1º gennaio 2007) sul mercato del trasporto nazionale delle merci in Belgio, la Commissione ritiene che l'acquirente di IFB avrebbe scelto, almeno per una parte importante delle sue necessità, la SNCB come vettore ferroviario. Quindi, anche nell'ipotesi di un fallimento di IFB, la SNCB avrebbe potuto recuperare una gran parte del suo traffico ferroviario generato da IFB.

(257) Inoltre, la Commissione osserva che i mercati di trasporto ferroviario sono in crescita. Di conseguenza, sembra ragionevole presumere che la SNCB avrebbe potuto crescere alla stessa velocità del mercato, il che le avrebbe permesso di reintegrare gradualmente i 50 dipendenti distaccati presso IFB.

(258) In conclusione, la Commissione ritiene che il Belgio non abbia saputo dimostrare in maniera convincente che la SNCB avrebbe avuto 480 dipendenti in esubero nell'ipotesi di un fallimento di IFB e che non avrebbe potuto reintegrare i 50 dipendenti distaccati presso IFB.

(259) Sulla base delle informazioni trasmesse dal Belgio, la Commissione considera che, nel secondo scenario, la SNCB rinuncia anche (come nel primo scenario) al recupero dei suoi crediti per un valore massimo di 95,3 mio EUR e sostiene inoltre un costo massimo di 13 mio EUR.

4.1.2.3. Conclusione

(260) Dato che la SNCB ha rinunciato nei due scenari ai suoi crediti nei confronti di IFB per un ammontare di 95,3 mio EUR, il Belgio non ha dimostrato che scegliendo il primo scenario (finanziamento della ristrutturazione), che porta la SNCB a detenere un'impresa il cui valore è

([45]) Cfr. decisione della Commissione del 7 dicembre 2005, caso C 53/03, Belgio, Ristrutturazione della società *ABX Logistics*, punti 204 e segg.

negativo e stimato a 18 mio EUR, la SNCB abbia fatto una scelta economicamente saggia rispetto al secondo scenario che prevede la liquidazione, nel quale i soli sovraccosti provati nell'ambito della presente procedura sono valutati ad un massimo di 13 mio EUR.

(261) La Commissione conclude che il Belgio non ha dimostrato che la SNCB abbia agito come un investitore privato operante in un'economia di mercato prendendo la decisione, riconducibile allo Stato belga, di finanziare la ristrutturazione e la continuazione delle attività di IFB in Belgio e il disinvestimento delle attività di IFB in Francia.

4.1.3. *Distorsione della concorrenza ed incidenza sugli scambi tra Stati membri*

(262) La Commissione deve analizzare la situazione del mercato in questione e le quote di mercato dei beneficiari su tale mercato, nonché l'impatto che avrà il sostegno finanziario sulla situazione della concorrenza ([46]).

(263) Nel caso di specie, il sostegno finanziario è stato concesso ad un'impresa attiva su mercati aperti alla concorrenza, che è in concorrenza con altri attori di diversi Stati membri, come viene dimostrato nella parte 2 della presente decisione. Il sostegno finanziario falsa o minaccia di falsare quindi la concorrenza e minaccia di incidere o incide sugli scambi fra Stati membri.

(264) Il governo belga, nella sua lettera di risposta all'avvio della procedura, contesta che questi due criteri dell'articolo 87, paragrafo 1, siano soddisfatti, in quanto la Commissione non avrebbe presentato alcuna prova che dimostri tali distorsioni di concorrenza.

(265) La Commissione richiama l'attenzione delle autorità belghe sul fatto che l'articolo 87, paragrafo 1, fa riferimento ad una minaccia di distorsione. Di conseguenza, la Commissione non deve fornire la prova della distorsione di concorrenza, ma deve spiegare in modo convincente il rischio di tali distorsioni, cosa che essa ha fatto nella lettera di avvio del procedimento (punti 212 e 213) nonché nella presente decisione.

4.1.4. *Conclusione: presenza di un aiuto di Stato*

(266) In conclusione, la Commissione ritiene che il finanziamento da parte della SNCB della ristrutturazione di IFB (in Belgio) e della cessazione delle sue attività in Francia, sotto forma della conversione in capitale dei debiti pari a 95,3 mio EUR, costituisca un aiuto di Stato.

4.2. **Compatibilità dell'aiuto**

(267) L'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato prevede che «possono considerarsi compatibili con il mercato comune gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse».

(268) L'aiuto concesso dal Belgio attraverso la SNCB potrebbe essere compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), secondo l'interpretazione della Commissione contenuta negli orientamenti del 1999 e del 2004.

4.2.1. *Compatibilità in quanto aiuti per il salvataggio*

(269) Solo le misure consistenti in un aiuto di tesoreria potrebbero essere compatibili in quanto aiuti per il salvataggio. Nel presente caso, gli aiuti di tesoreria consistono nella concessione della dilazione di pagamento, del credito agevolato e dell'anticipo recuperabile.

(270) Anzitutto, si pone la questione di stabilire quale versione degli orientamenti applicare. L'ultima versione degli orientamenti è entrata in vigore il 10 ottobre 2004. Essa indica al punto 7 «data di applicazione e durata»:

«102. La Commissione applicherà i presenti orientamenti dal 10 ottobre 2004 al 9 ottobre 2009.

103. Le notificazioni registrate dalla Commissione prima del 10 ottobre 2004 saranno esaminate alla luce dei criteri in vigore al momento della notificazione.

104. La Commissione esaminerà la compatibilità con il mercato comune di qualsiasi aiuto per il salvataggio o per la ristrutturazione che sia stato concesso senza l'autorizzazione della Commissione e pertanto in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato sulla base dei presenti orientamenti, qualora l'aiuto, o una parte di esso, sia stato concesso dopo la pubblicazione degli orientamenti nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. In tutti gli altri casi eseguirà la valutazione sulla base degli orientamenti in vigore al momento della concessione dell'aiuto.»

(271) Gli aiuti di tesoreria sono stati concessi il 7 aprile 2003, attraverso la conclusione di un contratto quadro fra IFB e la SNCB. Tali aiuti sono stati concessi senza notifica preliminare alla Commissione e quindi in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato. La valutazione della loro compatibilità in quanto aiuti per il salvataggio avverrà quindi sulla base degli orientamenti del 1999.

([46]) Sentenza della Corte del 13.3.1985, *Royaume des Pays-Bas et Leeuwarder Papierwarenfabriek/Commissio,* (cause riunite 296/82 e 318/82, Racc. 1985, pag. 809), punto 24.

(272) Il punto 23 degli orientamenti del 1999 definisce le cinque condizioni seguenti affinché un aiuto per il salvataggio possa essere compatibile con il mercato comune:

«Gli aiuti per il salvataggio devono infatti:

a) consistere in aiuti di tesoreria sotto forma di garanzia di crediti o di erogazione di crediti. Nei due casi di specie, il credito deve essere gravato da un tasso d'interesse almeno comparabile ai tassi applicati ai prestiti concessi ad imprese sane e, in particolare, ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione;

b) essere connessi a crediti il cui rimborso deve essere effettuato entro dodici mesi dalla data dell'ultimo versamento all'impresa delle somme prestate; il rimborso del prestito connesso ad aiuti per il salvataggio può eventualmente essere coperto con gli aiuti alla ristrutturazione che siano ulteriormente autorizzati dalla Commissione;

c) essere motivati da gravi difficoltà sociali e non avere effetti gravi di "spillover" negativo in altri Stati membri;

d) essere corredati, all'atto della notifica, di un impegno dello Stato membro di presentare alla Commissione, entro sei mesi dall'autorizzazione dell'aiuto per il salvataggio, un piano di ristrutturazione oppure un piano di liquidazione o ancora la prova che il prestito è integralmente rimborsato e/o la garanzia è stata revocata;

e) limitarsi nel loro ammontare a quanto è necessario per mantenere l'impresa in attività (ad esempio, copertura delle spese salariali o dell'approvvigionamento corrente) nel periodo per il quale è stato autorizzato l'aiuto.»

(273) La durata del rimborso prevista dal contratto quadro è di dodici mesi. Tuttavia, il governo belga ha informato la Commissione che la durata è stata tacitamente prorogata fra le parti fino al momento dell'aumento di capitale.

(274) Alla luce di questo elemento, la Commissione ha ritenuto nella sua decisione di avvio del procedimento (punti 232 e 233) che il criterio del punto 23 b) non fosse soddisfatto e che gli aiuti di tesoreria non potevano quindi essere autorizzati come aiuti per il salvataggio.

(275) Il Belgio contesta questa valutazione giuridica con tre argomenti. Il Belgio ritiene anzitutto che la SNCB abbia mantenuto gli aiuti per il salvataggio al solo scopo di permettere alla Commissione di concludere l'esame del caso NN 9/2004. Esso si basa sul punto 24 degli orientamenti, che prevede che un'autorizzazione degli aiuti per il salvataggio resti valida fino a quando la Commissione abbia preso una decisione in merito al piano di ristrutturazione. Di conseguenza, le autorità belghe chiedono alla Commissione di non invocare la durata del proprio procedimento di autorizzazione degli aiuti per il salvataggio per contestare la durata del mantenimento di questi aiuti e autorizzare, sulla base del punto 24 degli orientamenti del 1999, i suddetti aiuti per il salvataggio fino a quando essa abbia preso una decisione in merito al piano di ristrutturazione.

(276) La Commissione considera non pertinente quest'argomento. In effetti, il punto 24 degli orientamenti del 1999 prevede che «L'autorizzazione iniziale dell'aiuto per il salvataggio copre un periodo di un massimo di sei mesi oppure, qualora lo Stato membro abbia presentato un piano di ristrutturazione entro tale termine, fino alla data in cui la Commissione avrà preso una decisione su detto piano. A seguito dell'autorizzazione iniziale, e in casi eccezionali debitamente giustificati, la Commissione potrà autorizzare una proroga del termine iniziale di sei mesi su richiesta dello Stato membro».

(277) La Commissione osserva che il Belgio ha attuato gli aiuti alla ristrutturazione il 7 aprile 2003. Il termine di sei mesi per la presentazione di un piano di ristrutturazione scadeva quindi il 6 ottobre 2003. Dato che le autorità belghe hanno trasmesso il piano di ristrutturazione alla Commissione nel corso di una riunione il 12 dicembre 2003, esse non hanno rispettato il termine previsto dal punto 24 degli orientamenti.

(278) Neanche il secondo argomento presentato dalle autorità belghe, in base al quale esse avrebbero fornito ogni elemento necessario per decidere in merito agli aiuti per il salvataggio alla Commissione, con la loro comunicazione del 12 agosto 2003, può essere considerato pertinente. In effetti, il fatto che la Commissione abbia chiesto successivamente delle informazioni supplementari a più riprese dimostra che le informazioni fornite dal Belgio non erano complete.

(279) Quanto all'argomento delle autorità belghe secondo il quale la Commissione non avrebbe espresso riserve sul mantenimento provvisorio degli aiuti per il salvataggio, è sufficiente ricordare che la Commissione, nelle lettere del 13 ottobre 2003 e del 26 gennaio 2005, ha incluso il seguente avvertimento: la Commissione richiama «l'attenzione delle autorità belghe sulla clausola di sospensione dell'applicazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, prevista all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 659/99 del Consiglio, che vieta l'esecuzione di qualsiasi nuovo aiuto prima che la Commissione abbia preso, o si ritiene

abbia preso, una decisione che lo autorizza. Viene inoltre ricordato alle autorità belghe che un aiuto cui sia stata data esecuzione in violazione di detta clausola può essere recuperato dal beneficiario a norma dell'articolo 14 del regolamento summenzionato».

(280) La Commissione conclude quindi che gli aiuti di tesoreria concessi dalla SNCB a IFB hanno superato il termine di 12 mesi previsto al punto 23 b) degli orientamenti del 1999 e che le autorità belghe non hanno sottoposto alla Commissione il piano di ristrutturazione entro il termine di sei mesi, previsto al punto 24 degli orientamenti del 1999. Gli aiuti concessi dalla SNCB non possono quindi essere autorizzati in quanto aiuti per il salvataggio. Essi potrebbero tuttavia essere compatibili con il mercato comune in quanto aiuti per la ristrutturazione.

4.2.2. *Compatibilità degli aiuti alla ristrutturazione*

(281) Si pone di nuovo la questione di stabilire quale versione degli orientamenti sia applicabile. Nella decisione di avvio del procedimento, al punto 240, la Commissione ha concluso che se la SNCB decidesse di non accordare una nuova agevolazione a IFB e se venisse fornita la prova che la SNCB si era impegnata a convertire i suoi crediti in capitale prima della pubblicazione degli orientamenti del 2004, la Commissione dovrebbe esaminare nella sua decisione finale gli aiuti concessi dalla SNCB a IFB alla luce degli orientamenti del 1999.

(282) Le autorità belghe, nella loro risposta alla lettera di avvio del procedimento, avevano informato la Commissione che la SNCB rinunciava all'apporto in natura della sua partecipazione nella società TRW a IFB e ritirava la sua notifica del 28 febbraio 2005. Inoltre, la Commissione constata che la SNCB ha deciso di non concedere una nuova agevolazione a IFB, ma di limitarsi a convertire i suoi crediti in capitale.

(283) È necessario stabilire se la SNCB si sia impegnata a convertire i suoi crediti in capitale prima della pubblicazione degli orientamenti del 2004. Le autorità belghe, nella loro risposta alla lettera di avvio del procedimento, hanno dimostrato che, per il diritto belga, l'impegno della SNCB a convertire i suoi crediti in capitale costituiva un impegno fermo fin dal 7 aprile 2003, data alla quale è stato concluso il contratto quadro e il fatto che tale impegno sia stato sottoposto ad una condizione sospensiva, vale a dire la notifica alla Commissione e l'approvazione di quest'ultima, non aveva come conseguenza di rendere tale impegno meno fermo e definitivo. In effetti, come è stato dimostrato dalle autorità belghe, se tale condizione sospensiva è soddisfatta, ciò ha un effetto retroattivo. L'impegno della SNCB a convertire i suoi crediti in capitale è quindi un impegno fermo a partire dal 7 aprile 2003.

(284) Essendo soddisfatte le due condizioni, la Commissione conclude che è necessario applicare al presente caso gli orientamenti del 1999. Tale conclusione è d'altronde conforme all'analisi presentata nella decisione di avvio del procedimento (punto 240) nella quale la Commissione ha concluso:

«[…]se la SNCB decide di non accordare una nuova agevolazione a IFB e se venisse fornita la prova che la SNCB si era impegnata a convertire i suoi crediti in capitale prima della pubblicazione degli orientamenti del 2004, la Commissione dovrebbe esaminare nella sua decisione finale gli aiuti concessi dalla SNCB a IFB alla luce degli orientamenti del 1999» ([47]).

(285) Al fine di poter beneficiare di aiuti per la ristrutturazione, un'impresa deve anzitutto essere ammissibile per l'applicazione degli orientamenti. Per essere ammissibile, deve trattarsi di un'impresa in difficoltà. Gli orientamenti del 1999 indicano a questo proposito (punti 4 e 5):

«4) […] La Commissione ritiene […]che un'impresa sia in difficoltà, ai sensi dei presenti orientamenti, qualora essa non sia in grado, con le proprie risorse finanziarie o ottenendo i fondi necessari dai proprietari/azionisti o dai creditori, di contenere le perdite che potrebbero condurla quasi certamente, senza un intervento esterno dei poteri pubblici, al collasso economico a breve o a medio termine.

5) In particolare, l'impresa, a prescindere dalla sua dimensione, è comunque considerata in difficoltà:

a) se si tratta di società a responsabilità limitata, qualora abbia perduto più della metà del capitale sottoscritto e la perdita di più di un quarto di tale capitale sia intervenuta nel corso degli ultimi dodici mesi».

([47]) Cfr. decisione di avviare la procedura formale di esame — Aiuto di Stato C 46/05, punto 240.

(286) Come è già stato dimostrato nella decisione di avvio del procedimento (punto 225), i conti annuali di IFB del 2002 indicano un capitale sottoscritto di 48 mio EUR e perdite correnti prima delle imposte di 50 mio EUR. Di conseguenza, il capitale sociale era scomparso quando la SNCB ha deciso nell'aprile 2003 di concedere degli aiuti. Dato che più della metà del capitale sottoscritto era scomparso in quel momento, di cui più di un quarto nel corso degli ultimi dodici mesi, IFB è un'impresa in difficoltà ai sensi dei punti 4 e 5 degli orientamenti.

(287) Inoltre, l'impresa non deve essere un'impresa di nuova costituzione. Gli orientamenti del 1999 indicano a questo proposito (punto 7).

«7) Ai fini dei presenti orientamenti, un'impresa di nuova costituzione non può essere beneficiaria di aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione anche se la sua posizione finanziaria iniziale è precaria, caso che può presentarsi, in particolare, quando la nuova impresa sia il risultato della liquidazione di un'impresa preesistente oppure del rilevamento dei suoi soli beni produttivi».

(288) Come descritto nella parte 2 della presente decisione, IFB è stata creata il 1º aprile 1998, attraverso la fusione della società FerryBoats SA con la società InterFerry SA e l'apporto del dipartimento «ferrovia» della società Edmond Depaire SA all'entità oggetto della fusione. Nella sua lettera di avvio del procedimento (punti 218-223), la Commissione ha espresso dei dubbi sulla circostanza se la nuova impresa IFB continuasse la personalità giuridica di una di queste tre società o se essa fosse stata creata nel 1998.

(289) Nella loro risposta alla lettera di avvio del procedimento, le autorità belghe hanno dichiarato che IFB continua la personalità giuridica di FerryBoats SA, che è stata registrata nel 1923. La Commissione conclude quindi che IFB non è un'impresa di nuova costituzione ai sensi del punto 7 degli orientamenti del 1999.

(290) Il punto 3.2.2 degli orientamenti del 1999 elenca le condizioni richieste per l'autorizzazione di un aiuto per la ristrutturazione. Le condizioni sono le seguenti:

— il piano di ristrutturazione deve consentire di ripristinare entro un termine ragionevole l'efficienza economica finanziaria a lungo termine dell'impresa,

— è necessario adottare misure in grado di attenuare, per quanto possibile, le ripercussioni negative per i concorrenti,

— l'aiuto deve essere limitato al minimo indispensabile per consentire la ristrutturazione,

— la Commissione deve poter controllare il corretto avanzamento del piano di ristrutturazione sulla base di relazioni periodiche particolareggiate,

— gli aiuti alla ristrutturazione possono essere concessi una sola volta.

4.2.2.1. Piano di ristrutturazione che ripristina l'efficienza economico finanziaria dell'impresa

(291) Per quanto riguarda il piano di ristrutturazione diretto a ripristinare l'efficienza economico finanziaria dell'impresa, gli orientamenti del 1999 prevedono:

«31) La concessione dell'aiuto è subordinata alla realizzazione di un piano di ristrutturazione che, per tutti gli aiuti individuali, dovrà essere approvato dalla Commissione.

32) Il piano di ristrutturazione, la cui durata deve essere la più limitata possibile, deve permettere di ripristinare l'efficienza economico-finanziaria a lungo termine dell'impresa entro un lasso di tempo ragionevole, sulla base di ipotesi realistiche circa le condizioni operative future. Gli aiuti alla ristrutturazione devono perciò essere collegati ad un programma di ristrutturazione realizzabile, che impegna lo Stato membro. Il piano deve essere presentato alla Commissione corredato di tutte le informazioni utili, tra cui in particolare uno studio di mercato. Il miglioramento della redditività deve essere soprattutto il risultato delle misure di risanamento interne contenute nel piano di ristrutturazione. Essa potrà basarsi su fattori esterni, quali variazioni dei prezzi e della domanda, su cui l'impresa non può esercitare un'influenza di rilievo, ma solo ove si tratti di previsioni di mercato generalmente accettate. La ristrutturazione deve comportare l'abbandono di quelle attività che, anche dopo la ristrutturazione, resterebbero strutturalmente deficitarie.

33) Il piano di ristrutturazione descrive le circostanze che hanno determinato le difficoltà dell'impresa consentendo quindi di valutare l'adeguatezza delle misure proposte. Esso tiene conto, tra l'altro, della situazione e della probabile evoluzione della domanda e dell'offerta sul mercato rilevante dei prodotti, con ipotesi diverse - ottimiste, pessimiste e moderate - che tengano conto dei punti di forza e delle debolezze specifiche dell'impresa. Esso permette all'impresa una transizione verso una nuova struttura che le dia prospettive di redditività a lungo termine e la possibilità di funzionare con le proprie risorse.

34) Il piano di ristrutturazione deve proporre una trasformazione tale da consentire all'azienda, dopo la ristrutturazione, di coprire la totalità dei suoi costi, compresi l'ammortamento e gli oneri finanziari. Il tasso di rendimento previsto del capitale proprio deve essere sufficiente per permettere all'impresa di affrontare la concorrenza sul mercato facendo affidamento soltanto sulle proprie forze.»

(292) La Commissione ha concluso nella sua decisione di avvio del procedimento del procedimento (punti 242-247) che il Belgio aveva fornito un piano di ristrutturazione che soddisfaceva i criteri illustrati negli orientamenti e non ha quindi espresso dubbi in merito a tale criterio. Successivamente all'avvio del procedimento, la Commissione non ha ricevuto commenti di contestazione di tale conclusione da parte di terzi interessati.

(293) La Commissione osserva che l'impresa IFB ha saputo dimostrare la sua efficienza economico finanziaria sia attraverso il suo piano di ristrutturazione, presentato nel 2003, che con i risultati ottenuti successivamente. Di conseguenza, la Commissione conclude, come nella decisione di avvio del procedimento (punto 271), che il criterio «piano di ristrutturazione che ripristina l'efficienza economico finanziaria dell'impresa» è soddisfatto.

(294) Tuttavia, come emerge dal punto 290 della presente decisione, il piano di ristrutturazione che ripristina l'efficienza economico finanziaria dell'impresa non è una condizione sufficiente; è necessario anche accertare che l'aiuto non porti a indebite distorsioni di concorrenza.

4.2.2.2. Prevenzione d'indebite distorsioni della concorrenza

(295) Per quanto riguarda la prevenzione di indebite distorsioni di concorrenza, gli orientamenti del 1999 prevedono (punti 35-39):

«35) È necessario adottare misure in grado di controbilanciare, per quanto possibile, le ripercussioni negative sui concorrenti. In caso contrario, gli aiuti sarebbero "contrari all'interesse comune" e quindi incompatibili con il mercato comune.

36) Questa condizione determina sovente una limitazione della presenza che l'impresa può avere sul suo mercato o sui suoi mercati una volta terminato il periodo di ristrutturazione. Se il (i) mercato(i) in causa è trascurabile a livello comunitario e del SEE, oppure se la quota(e) di questo(i) mercato(i) detenuta(e) dall'impresa è trascurabile, è lecito supporre che non vi sia distorsione indebita della concorrenza. Pertanto si deve ritenere che tale condizione non riguardi quindi generalmente le piccole e medie imprese, salvo se esistono disposizioni settoriali nelle regole della concorrenza in materia di aiuti di Stato che prevedono il contrario.

37) La limitazione o la riduzione forzata della presenza sul o sui mercati in questione sui quali l'impresa opera rappresenta una contropartita per i concorrenti. La limitazione o la riduzione dovrebbero essere proporzionali agli effetti distorsivi dell'aiuto e in particolare all'importanza relativa della società sul suo mercato o su suoi mercati. La Commissione stabilisce la portata di tale riduzione basandosi sullo studio di mercato che accompagna il piano di ristrutturazione oltre che, quando è stata avviata la procedura, sulle informazioni fornite a coloro che intervengono. La riduzione della presenza dell'impresa viene realizzata nel quadro del piano di ristrutturazione e attraverso le condizioni ad esso eventualmente collegate.

38) Eccezioni all'obbligo di contropartite possono essere ammesse solo quando tali riduzioni o limitazioni potrebbero comportare un peggioramento manifesto della struttura del mercato, dando indirettamente luogo, per esempio, a situazioni di monopolio o di oligopolio in senso stretto.

39) Le contropartite potranno assumere forme diverse, a seconda che l'impresa operi o meno su un mercato caratterizzato da eccesso di capacità. […]»

(296) Prima della decisione dell'avvio del procedimento, le autorità belghe avevano spiegato che, al fine di attenuare, per quanto possibile, le ripercussioni negative dell'aiuto per i concorrenti, IFB aveva adottato due misure:

— il ritiro delle sue attività di trasbordo in Francia,

— la chiusura del terminale di Bressoux in Belgio e la vendita delle partecipazioni nei terminali di Bruxelles e Zeebrugge in Belgio.

(297) La Commissione, nella sua decisione di avvio del procedimento (punti 252-265), ha espresso dei dubbi in merito alla circostanza se tali misure fossero sufficienti per attenuare, nella misura del possibile, le ripercussioni negative dell'aiuto per i concorrenti. Tali dubbi riguardavano i due settori nei quali IFB continuava la sua attività, vale a dire il mercato del trasbordo merci e quello della logistica in Belgio.

a) ***Il mercato belga del trasbordo merci***

(298) Le due misure menzionate nella lettera di avvio del procedimento (punto 260) riguardavano il mercato belga del trasbordo merci. Nella lettera di avvio del procedimento (punti 262-264), la Commissione ha espresso dei dubbi in merito alla circostanza se tali misure fossero sufficienti, in particolare dato che la società TRW, di cui era previsto che la SNCB avrebbe apportato la propria partecipazione a IFB, deteneva partecipazioni importanti nei terminali di Bruxelles e Zeebrugge e che IFB possiede partecipazioni minoritarie in un numero importante di terminali belgi.

(299) Il governo belga, nella sua risposta alla lettera di avvio del procedimento, presenta vari argomenti per confutare i dubbi della Commissione. Esso sottolinea anzitutto che IFB ha registrato una crescita inferiore a quella del mercato (4,1 % di crescita per IFB, 10,7 % di crescita per i terminali nel porto di Anversa, 12 % di crescita per i terminali nella regione ARA). La Commissione ritiene che tale informazione supplementare permetta di concludere che il peso di IFB sul mercato si sia ridotto in seguito all'attuazione del piano di ristrutturazione.

(300) Successivamente il Belgio ha dimostrato che IFB aveva ridotto la propria capacità sul mercato del trasbordo merci da 1,5 mio EVP nel 2002 a 1,1 mio EVP alla fine del 2005. La Commissione ritiene che tale riduzione di capacità costituisca una misura attenuante importante.

(301) Infine, il Belgio ha informato la Commissione che l'apporto di TRW a IFB non sarà effettuato. La Commissione ritiene che quest'ultima modifica sia importante, in quanto ha come conseguenza che la chiusura di Bressout e la vendita delle partecipazioni a Bruxelles e Zeebrugge conducono ad una effettiva riduzione della presenza di IFB sul mercato belga del trasbordo merci.

(302) Alla luce di questi argomenti e in considerazione del fatto che la quota di mercato di IFB si è ridotta, la Commissione ritiene che il Belgio abbia fornito la prova che, nel settore del trasbordo merci, siano state prese misure sufficienti per attenuare, per quanto possibile, le ripercussioni negative dell'aiuto per i concorrenti.

b) ***Il mercato belga della logistica***

(303) Nella sua lettera di avvio del procedimento (punti 257-259), la Commissione ha osservato che le misure proposte non riguardano il mercato della logistica. La Commissione ha ritenuto quindi che l'assenza di misure proposte per il mercato della logistica, nonché il fatto che il mercato sia in piena mutazione e il fatto che IFB abbia potuto aumentare il proprio volume in misura notevole, suscitavano dubbi sul problema se il Belgio avesse limitato, per quanto possibile, le ripercussioni negative per la concorrenza per quanto riguarda le attività di logistica di IFB.

(304) Il governo belga, nella sua risposta alla lettera di avvio della procedura, ha presentato cinque argomenti che mirano a dimostrare che IFB aveva, contrariamente a quanto sosteneva la Commissione nella sua decisione di avviare il procedimento, adottato delle misure sufficienti per limitare le distorsioni di concorrenza (per i particolari, cfr. descrizione alla parte 3 della presente decisione, punti 177-178). Tali argomenti possono essere sintetizzati come segue:

— riduzione del 49 % della capacità delle carrozze gestite da IFB,

— quota di mercato di IFB inferiore al 5 %,

— crescita più lenta del mercato (9,9 % per IFB, contro 12 % in media per il mercato),

— crescita dovuta soprattutto al trasporto alla rinfusa, sotto segmento del mercato sul quale IFB era pochissimo presente fino al 2002,

— la liberalizzazione del mercato del trasporto merci su ferrovia, dal 2007, aumenterà ulteriormente la pressione della concorrenza.

(305) La Commissione constata che i cinque argomenti presentati dal governo belga sono convincenti. In merito al primo argomento, essa ritiene che il governo belga abbia dimostrato che IFB ha ridotto la sua capacità logistica, riducendo il numero di carrozze gestite del 49 %, il che permette di limitare le distorsioni di concorrenza causate dagli aiuti in oggetto. In merito al secondo argomento, la Commissione è d'accordo con il governo belga che le quote di mercato di IFB si sono ridotte sul mercato della logistica, ai sensi del punti 36 degli orientamenti del 1999. In merito al terzo argomento, la Commissione ritiene che le spiegazioni fornite dal Belgio per attenuare l'importanza dell'aumento della cifra d'affari di IFB dimostrano che IFB Logistics sia cresciuta meno in fretta dei suoi concorrenti e che la crescita più importante riguardava un sotto-settore nel quale IFB è presente solo in misura marginale. In merito al quarto argomento, la Commissione ritiene che, anche se la decisione di aprire i suoi terminali ai concorrenti può essere dovuta anche a considerazioni di ordine economico, essa ha tuttavia l'effetto di rafforzare l'apertura dei mercati sui quali opera IFB e può così limitare gli effetti negativi dell'aiuto. In merito al quinto argomento, la Commissione riconosce che la situazione di IFB presenta delle similitudini con la situazione di SNCF fret, nella misura in cui IFB, come SNCF fret, è attiva nei sottosettori «trasporto su ferrovia» e «trasporto combinato», che sono completamente liberalizzati dal 1º gennaio 2007 ([48]).

(306) La Commissione conclude che il Belgio ha fornito la prova che, nel settore della logistica, sono state adottate misure per attenuare, per quanto possibile, le ripercussioni negative dell'aiuto per i concorrenti.

([48]) Tale apertura completa dei mercati, prevista dalla direttiva 91/440/CE, è stata attuata da un decreto reale del 13 dicembre 2005.

c) ***Conclusione***

(307) La Commissione conclude che le autorità belghe hanno fornito la prova di avere adottato, sui due mercati in questione, misure sufficienti per attenuare, per quanto possibile, le ripercussioni negative dell'aiuto per i concorrenti.

4.2.2.3. Aiuto limitato al minimo

(308) Per quanto riguarda la limitazione dell'aiuto al minimo indispensabile, gli orientamenti del 1999 prevedono (punti 40 e 41):

«40) 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. I beneficiari dell'aiuto devono pertanto contribuire in maniera significativa al programma di ristrutturazione, sia con fondi propri — anche tramite la vendita di attivi, qualora non siano indispensabili alla sopravvivenza dell'impresa, sia ricorrendo a fonti esterne di finanziamento commerciale. Per ridurre al minimo gli effetti distorsivi, si deve evitare che l'aiuto venga erogato sotto forma o di ammontare tale da consentire all'impresa di disporre di liquidità supplementari che potrebbero essere utilizzate per iniziative aggressive e perturbatrici del mercato, senza alcun rapporto con il processo di ristrutturazione. A tal fine la Commissione esamina il livello del passivo dell'impresa, a ristrutturazione avvenuta e dopo qualsiasi riporto o riduzione di crediti, in particolare nel quadro della continuazione delle attività grazie ad una procedura concorsuale per insolvenza. Gli aiuti non dovrebbero nemmeno essere utilizzati per finanziare nuovi investimenti non indispensabili al ripristino della redditività.

41) In tutti i casi deve essere dimostrato alla Commissione che l'aiuto servirà solo al ripristino della redditività dell'impresa e che non permetterà al beneficiario, durante la realizzazione del piano di ristrutturazione, di sviluppare la propria capacità di produzione, salvo che ciò sia necessario per ripristinare la redditività dell'impresa senza tuttavia falsare la concorrenza.»

(309) È necessario quindi verificare anzitutto se l'aiuto si sia limitato al minimo indispensabile e successivamente se IFB abbia contribuito con mezzi propri in misura adeguata.

a) **Limitazione dell'aiuto al minimo**

(310) Al fine di dimostrare che l'aiuto è limitato al minimo indispensabile, il governo belga spiega che l'aumento di capitale si limita a riportare il capitale sociale di IFB, che era divenuto negativo in seguito alle perdite registrate nel 2001 e 2002, ad un livello che gli permetta di ritrovare l'efficienza economico finanziaria. Come viene spiegato nella parte 2 della presente decisione, il tasso di solvibilità, vale a dire il rapporto fondi propri/passivo, di IFB sarà del 35,6 % dopo l'aumento di capitale.

(311) Nella sua decisione di avviare il procedimento (punto 268), la Commissione ha constatato che l'aumento di capitale era inferiore di 20 mio EUR a quanto il consulente McKinsey aveva preconizzato nel piano di ristrutturazione; inoltre, la Commissione ha osservato (punto 268) che il tasso di solvibilità previsto per IFB era inferiore a quello delle società di terminali nonché, anche se in minor misura, a quello delle società aventi attività miste.

(312) Tuttavia, essa ha constatato che tale tasso era superiore alla media dei tassi registrati nelle società di trasporti. A causa di ciò, essa ne ha tratto la conclusione di non disporre di elementi sufficienti per ritenere in modo definitivo che l'aiuto sia stato limitato al minimo indispensabile.

(313) La Commissione ritiene che, per stabilire se l'aiuto sia stato limitato al minimo indispensabile, è necessario verificare anzitutto se il tasso di solvibilità di IFB, che conserverà delle attività in Belgio, non superi la media dei suoi concorrenti e successivamente se IFB abbia disinvestito le sue partecipazioni in Francia col minor costo possibile.

i) *Tasso di solvibilità non superiore alla media dei concorrenti*

(314) Il Belgio, nella sua risposta alla lettera di avvio del procedimento, ha fornito informazioni supplementari. Esso ha inizialmente calcolato il tasso di solvibilità delle sei società di terminali e delle sei società di logistica che più si avvicinano a IFB. In seguito, esso ha calcolato una media, ponderando i tassi medi delle società di terminali e delle società di logistica in funzione del peso relativo di queste due attività all'interno di IFB. Ne risulta un tasso di solvibilità medio del 35,6 %, il che corrisponde al tasso di solvibilità di IFB dopo l'aumento di capitale previsto.

(315) Inoltre, il Belgio ha dimostrato che i due concorrenti più diretti di IFB, vale a dire le società Gosselin e Hupac, hanno dei tassi di solvibilità assai simili (rispettivamente 38,9 % e 34,9 %).

(316) Alla luce delle informazioni supplementari apportate dal Belgio e dato che l'aumento di capitale è stato ridotto, rispetto alla raccomandazione iniziale di 120 mio EUR contenuta nel piano McKinsey del dicembre 2003, a 95,3 mio EUR, la Commissione ritiene che l'aumento di capitale sia stato limitato a quanto è strettamente indispensabile.

ii) *Disinvestimento delle partecipazioni in Francia al minor costo*

(317) Per quanto riguarda il disinvestimento delle filiali di IFB in Francia, la Commissione ha inoltre verificato che, nel suo disimpegno, IFB ha sempre scelto l'opzione meno cara, alfine di limitare i costi di disimpegno e quindi l'aiuto, al minimo.

a) ***Acimar***

(318) Il disinvestimento per via giudiziaria di Acimar attraverso l'amministrazione controllata è costato 3,9 mio EUR (cfr. parte 2 della presente decisione). La Commissione constata che il Belgio ha dimostrato che l'alternativa, vale a dire la continuazione delle sue attività, avrebbe richiesto il finanziamento del cash-drain annuale fino a fine 2005 da parte di IFB, il che avrebbe rappresentato una perdita di 10,8 mio EUR in totale, senza alcuna certezza di poter recuperare i crediti di 3,9 mio EUR ai quali si è dovuto rinunciare nell'ambito dell'amministrazione controllata.

(319) La Commissione conclude di conseguenza che IFB ha scelto l'opzione meno cara per Acimar.

b) ***NFTI-ou***

(320) Per quanto riguarda NFTI-ou, che era una società controllata congiuntamente da IFB e dal Port Autonome de Dunkerque, che gestisce terminali nel porto di Dunkerque, IFB ha esplorato due possibilità: la prosecuzione delle attività o il disinvestimento attraverso la vendita della sua partecipazione. Il disinvestimento è costato 18,5 mio EUR (cfr. descrizione dettagliata alla parte 2 della presente decisione).

(321) Per quanto riguarda l'alternativa, vale a dire la prosecuzione delle attività, il Belgio ha dimostrato nella sua risposta che ciò avrebbe generato perdite per 36,2 mio EUR (cfr. descrizione dettagliata alla parte 3 della presente decisione).

(322) Alla luce del costo delle due opzioni, la Commissione ritiene che IFB abbia scelto l'opzione meno onerosa.

c) ***IFB France***

(323) La cessione di IFB France, divenuta successivamente AGEP, a NFTI-ou è costata 0,9 mio EUR (cfr. descrizione dettagliata alla parte 2 della presente decisione). Si pone quindi il problema se la messa in liquidazione di IFB France non sarebbe stata meno onerosa per IFB.

(324) Come nell'ipotesi della vendita, IFB avrebbe dovuto rinunciare ai suoi crediti nei confronti di IFB France per un valore di 0,8 mio EUR. Il Belgio sostiene tuttavia che la messa in liquidazione avrebbe generato costi supplementari: IFB non avrebbe potuto realizzare il prezzo di vendita di 0,1 mio EUR, il che avrebbe generato minusvalenze sulla sua partecipazione e IFB avrebbe dovuto pagare un totale di 0,8 mio EUR ai 14 dipendenti, che avrebbero perso il lavoro in seguito alla messa in liquidazione, a norma del diritto sociale francese.

(325) La Commissione ritiene che il Belgio non abbia fornito la prova del rischio di dover colmare il passivo. Pertanto, la Commissione deve respingere questo argomento ([49]). La Commissione conclude quindi che la cessione di IFB è costata almeno lo stesso prezzo della sua continuazione.

(326) La Commissione conclude quindi che IFB ha scelto una delle due opzioni meno onerose.

d) ***Dry Port Dunkerque***

(327) Per il IFB Dry Port de Dunkerque, è stato deciso di liquidare la società, con la vendita, preliminarmente, di una parte degli attivi, vale a dire la partecipazione dell'8,6 % in NFTI-ou. Il disinvestimento è costato 7,9 mio EUR (cfr. descrizione dettagliata alla parte 2 della presente decisione).

(328) Nello scenario alternativo, vale a dire la prosecuzione delle attività, IFB avrebbe dovuto finanziare il *cash drain* annuale generato dalle perdite della società, il che avrebbe presentato un onere addizionale di 2,6 mio EUR.

(329) Di conseguenza, la liquidazione costituiva l'opzione meno onerosa.

e) ***SSTD***

(330) In vista della decisione strategica di abbandonare il mercato francese, la decisione di vendere SSTD per 0,2 mio EUR (cfr. descrizione dettagliata nella parte 2) corrispondeva all'opzione più vantaggiosa per IFB.

([49]) Cfr. sentenza della Corte del 14 settembre 1994, Spagna/Commissione, sentenza detta «Hytasammm» (C-278/92, C-279/92 e C 208/92, Racc. 1999, pag. I-4103), punto 22 e decisione della Commissione del 22 luglio 1998, nella causa SDBO.

f) ***Conclusione***

(331) La Commissione conclude che IFB ha disinvestito le sue partecipazioni in Francia al minor costo possibile e che, di conseguenza, il finanziamento attribuito dalla SNCB per finanziare questo disinvestimento necessario alla redditività della parte residua di IFB è stato limitato al minimo indispensabile.

b) **Contributo proprio del beneficiario**

(332) Il punto 40 degli orientamenti del 1999 recita:

«I beneficiari dell'aiuto devono pertanto contribuire in maniera significativa al programma di ristrutturazione, sia con fondi propri — anche tramite la vendita di attivi, qualora non siano indispensabili alla sopravvivenza dell'impresa, sia ricorrendo a fonti esterne di finanziamento commerciale.»

(333) Nella lettera di avvio del procedimento (punto 270), la Commissione ha osservato che secondo il piano di ristrutturazione, IFB non sembrava presentare un contributo proprio importante alla sua ristrutturazione e che quindi la Commissione aveva dei dubbi sulla questione se IFB contribuisse alla propria ristrutturazione in modo sufficiente.

(334) Il Belgio, nella sua risposta alla lettera di avvio del procedimento, ha spiegato in maniera dettagliata cosa esso ritiene siano i contributi propri di IFB alla sua ristrutturazione (cfr. descrizione nella parte 3 della presente decisione, punti 194-201).

(335) La Commissione esprime la seguente valutazione delle spiegazioni del Belgio:

i) *Costi della ristrutturazione*

(336) La Commissione comincia col determinare il costo totale della ristrutturazione, al netto dei guadagni di produttività e delle riduzioni del fabbisogno di fondi di esercizio.

Costi netti della ristrutturazione	
Perdita netta di gestione	2,749
Oneri straordinari	0,032
Aumento del fabbisogno dei fondi di esercizio	12,998
Investimenti sostitutivi in immobilizzazioni materiali	6,611
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	1,882
Pagamento degli interessi a imprese diverse dalla SNCB	2,351
Rimborso del debito finanziario	16,599
Rimborso parziale del debito e degli interessi presso la SNCB	81,7
Debiti di imposta	0,077
Totale	125,56

(337) A questo riguardo, la Commissione considera giustificato, conformemente alla sua prassi decisionale ([50]), basarsi sui costi che figurano nella tabella che precede, piuttosto che sui costi presentati dal Belgio (cfr. tabella che figura al punto 184), in particolare per le seguenti ragioni:

— la perdita di gestione (il «*cash drain*») Il Belgio aveva incluso 27,916 mio EUR come «perdita lorda di gestione» nei costi di ristrutturazione. La Commissione ritiene che, secondo la sua prassi decisionale ([51]). Secondo la prassi decisionale della Commissione , bisogna tener conto per i costi di ristrutturazione, solo dell'aumento netto del fabbisogno di capitale circolante, che ammonta a 12,998 mio EUR

— variazioni del fabbisogno di fondi di esercizio Il Belgio menziona nella parte «costi» e nella parte «contributo proprio», delle variazioni del fabbisogno di fondi di esercizio ([52]). Secondo la prassi decisionale della Commissione ([53]), bisogna tener conto per i costi di ristrutturazione, solo dell'aumento netto del fabbisogno di capitale circolante, che ammonta a 12,998 mio EUR ([54]).

— trasferimenti intragruppo. Il Belgio include nei costi di ristrutturazione, nella rubrica «investimenti nelle immobilizzazioni finanziarie», dei trasferimenti intragruppo connessi alla centralizzazione delle partecipazioni belghe del gruppo. Si tratta dei seguenti trasferimenti: le azioni di RKE (un'impresa belga, descritta nei dettagli nella parte 2, punto 47, della lettera di avvio del procedimento), detenute da Haeger & Schmidt International (una filiale al 100 % di IFB in Germania, descritta nei dettagli sempre nella parte 2, punto 47, della lettera di avvio del procedimento), sono state trasferite a IFB, che le detiene ora direttamente e non più indirettamente attraverso Haeger

([50]) Cfr. decisione della Commissione del 5 dicembre 2005, *ABX Logistics*, fascicolo C 53/03, punto 247.

([51]) Cfr. decisione della Commissione del 5 dicembre 2005, *ABX Logistics*, fascicolo C 53/03, punto 247.

([52]) Un aumento del capitale circolante si è reso necessario al fine di finanziare i lavori in corso, assorbire la differenza fra crediti e debiti commerciali e mantenere liquidità sufficienti all'inizio del periodo di ristrutturazione. Le riduzioni di capitale si sono verificate nel mezzo e alla fine del periodo di ristrutturazione. Nel 2004 e 2005, IFB ha liberato circa 2,7 mio EUR attraverso la riduzione del suo fabbisogno di capitale circolante. Ciò è stato reso possibile grazie al recupero di un importo di 0,9 mio EUR di capitale circolante di OCHZ al momento della vendita della partecipazione del 50% in questa società, nonché in seguito ad una riduzione del dilazione di pagamento concesso alla clientela a decorrere dal 2004 rispetto a 2003, in combinazione con una politica di pagamento dei fornitori immutata.

([53]) Cfr. decisione della Commissione del 5 dicembre 2005, *ABX Logistics*, fascicolo C 53/03, punto 247.

([54]) Questa voce è così composta: 7,685 mio EUR (aumento in Belgio) + 8,000 (aumento in Francia) — 2,687 mio EUR (riduzione), cfr. tabella che figura alla parte 3, punto 184.

& Schmidt International. Il costo di tale transazione ammontava a 1,6 mio EUR ed è stato regolato da un pagamento in contanti di 0,6 mio EUR e attraverso una riduzione dei crediti (conto corrente) di IFB su Haeger & Schmidt International di 1 mio EUR.

La Commissione ritiene che tale transazione, che costituisce un trasferimento all'interno del gruppo IFB, non possa essere presa in considerazione ai fini dei costi di ristrutturazione, in quanto è finanziariamente neutra a livello del gruppo. In effetti, al costo di 0,6 mio EUR per IFB corrisponde un miglioramento dei risultati di Haeger & Schmidt International per 0,6 mio EUR, che figura nei conti consolidati del gruppo come un aumento dell'utile.

ii) *Finanziamento da parte della SNCB e partecipazione propria di IFB*

(338) La SNCB finanzia la ristrutturazione per 95,3 mio EUR. Come viene dimostrato ai punti 199-237, tale finanziamento è riconducibile al Belgio. Esso verrà effettuato attraverso la conversione in capitale del credito agevolato e dei crediti per i quali è stata concessa una dilazione di pagamento, nonché dei relativi interessi.

(339) Contrariamente a quanto prevede il punto 43 degli orientamenti del 2004, gli orientamenti del 1999 non escludono che il contributo proprio dell'impresa consista in ricavi futuri. La Commissione ritiene che, nell'ambito degli orientamenti del 1999, dei ricavi futuri possono costituire un contributo proprio, se essi erano prevedibili al momento della preparazione del piano di ristrutturazione.

(340) IFB contribuirà alla propria ristrutturazione anzitutto attraverso i propri ricavi previsti per gli esercizi 2004, 2005 e 2006, che dovevano ammontare in totale a 10,5 mio EUR. Come già spiegato, la previsione di questi utili si basava su elementi di fatto noti a IFB al momento dello sviluppo del piano di ristrutturazione, come la conclusione di nuovi contratti importanti, una riduzione dei costi salariali in seguito ad una riduzione della mano d'opera e delle sinergie previste nel piano di ristrutturazione. Di conseguenza, la Commissione conclude che tali ricavi futuri erano prevedibili al momento della preparazione del piano di ristrutturazione.

(341) Successivamente, IFB contribuirà attraverso entrate finanziarie, derivanti da interessi maturati sui propri conti bancari, per un ammontare totale di 1,4 mio EUR. Come descritto al punto 187, tali future entrate erano prevedibili al momento della preparazione del piano di ristrutturazione.

(342) Attraverso la vendita di immobilizzazioni «non finanziarie» a imprese private, IFB contribuirà per 4,771 mio EUR. A parte la vendita di attivi vari di importanza relativamente limitata, per un ammontare totale di 0,271 mio EUR, questa parte del contributo è costituita principalmente dal disinvestimento nel 2004 degli attivi utilizzati nel terminal OCHZ. I diritti di comproprietà (50 %) su tali attivi utilizzati da OCHZ sono stati ceduti per un prezzo di 4,5 mio EUR.

(343) Attraverso la vendita di immobilizzazioni «finanziarie», vale a dire la vendita di partecipazioni di minoranza a imprese private, IFB mobiliterà 9,287 mio EUR. Tali entrate sono state generate dal disinvestimento di

— Autocare Europe e IFB France nel 2003,

— GIE OCHZ, Brussels Port Invest SA e Brussels Terminal Intermodal SA nel 2004, e

— CNC Ferry Boats Intermodal nel 2005.

Come descritto al punto 187, tali future entrate erano prevedibili al momento della preparazione del piano di ristrutturazione.

(344) La Commissione ritiene che il Belgio abbia dimostrato che IFB ha ridotto, attraverso le vendite a imprese private sopra descritte, le proprie attività per quanto riguarda il suo *core business*.

(345) Attraverso crediti contratti preso istituti di credito privati IFB ha potuto mobilitare 3,3 mio EUR nel 2003 e 2006. Tali crediti sono stati descritti nel dettaglio ai punti 75-79 della decisione di avvio del procedimento. Essi sono stati ottenuti a condizioni di mercato e senza garanzia della SNCB o dello Stato belga nei confronti delle istituzioni bancarie.

(346) Infine, IFB contribuisce per 1,105 mio EUR, che provengono da entrate eccezionali. Tali entrate eccezionali corrispondono alle plusvalenze realizzate sulla vendita di immobilizzazioni non finanziarie (principalmente delle carrozze EAOS e materiale rotabile su terminali).

(347) La Commissione conclude quindi che la partecipazione propria di IFB ai costi della propria ristrutturazione ammonta a 24,927 mio EUR. La seguente tabella riprende tutti i contributi di IFB:

Utili 2004-2006	10,429
Entrate finanziarie	1,368
Vendita di immobilizzazioni non finanziarie	4,771
Vendita di immobilizzazioni finanziarie	9,287
Crediti accesi presso banche private	3,300
Entrate straordinarie	1,105
Totale	30,26

Conclusione in merito al contributo proprio

(348) Per riassumere, i costi totali per la ristrutturazione di IFB, che ammontano a 125,56 mio EUR, vengono pagati per un ammontare di 95,3 mio EUR, pari al 76 %, dalla SNCB. Tale finanziamento è riconducibile allo Stato belga. L'importo di 30,26 mio EUR, o il 24 % di questi costi, è sostenuto dalla stessa IFB.

(349) Nel caso di specie, la Commissione ricorda che gli orientamenti del 1999 non impongono un livello minimo di contributo proprio, ma unicamente un contributo importante. Tuttavia, dato che i nuovi orientamenti del 2004, che non sono applicabili nel caso di specie, richiedono un contributo proprio superiore al 50 %, la Commissione crede utile ricordare le difficoltà particolare del contesto della ristrutturazione (da cui dipendono direttamente 250 posti di lavoro in Belgio); l'importanza delle riduzioni di capacità (riduzione del 49 % del volume delle carrozze ferroviarie; cessione di vari terminali); nonché l'importanza del trasporto combinato, mercato sul quale IFB è principalmente attiva, nella politica dei trasporti dell'Unione europea.

(350) La Commissione conclude che una partecipazione del 24 % costituisce in queste circostanze una partecipazione importante, viste anche le dimensioni di IFB e la sua disastrosa situazione finanziaria prima della ristrutturazione.

4.2.2.4. Relazione annuale e criterio «*one time, last time*»

(351) Gli orientamenti del 1999 indicano ai punti 45 e 48:

«45) La Commissione deve poter controllare il corretto avanzamento del piano di ristrutturazione sulla base di relazioni regolari e particolareggiate, trasmesse dallo Stato membro.

48) Onde evitare qualsiasi tipo di sostegno indebito, gli aiuti alla ristrutturazione sono da concedersi una sola volta. Quando presenta alla Commissione un progetto di aiuto alla ristrutturazione, lo Stato membro deve precisare se l'impresa abbia già usufruito in passato di un aiuto di Stato alla ristrutturazione, anche concesso prima dell'entrata in vigore dei presenti orientamenti, compresi eventuali aiuti non notificati. In tale ipotesi, qualora siano trascorsi meno di dieci anni dal termine del periodo di ristrutturazione oppure si sia rinunciato a dare esecuzione al piano previsto, la Commissione di regola non autorizzerà la concessione di un nuovo aiuto alla ristrutturazione, salvo circostanze eccezionali, imprevedibili e non imputabili all'impresa. Per circostanza imprevedibile si intende la circostanza che non poteva assolutamente essere prevista al momento dell'elaborazione del piano di ristrutturazione.»

(352) Come già constatato nella decisione di avvio del procedimento (punto 271), il governo belga ha accettato di fornire alla Commissione una relazione annuale per permetterle di valutare se il piano di ristrutturazione venga attuato secondo gli impegni presi dalle autorità belghe.

(353) Come constatato sempre nella decisione di avvio del procedimento (punto 271), il criterio «*one time, last time*» è stato rispettato.

5. **CONCLUSIONI**

(354) La Commissione constata che il Belgio ha illegalmente dato esecuzione a una parte delle misure in oggetto in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato. Tuttavia, l'esame delle misure ha dimostrato che, almeno in parte, esse non costituiscono un aiuto e che, per il resto, sono compatibili con il mercato comune,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il finanziamento della ristrutturazione delle attività di InterFerryBoats SA in Belgio e il finanziamento del disinvestimento delle attività di InterFerryBoats SA in Francia, per un valore di 95,3 mio EUR da parte della Société nationale des chemins de fer belges, imputabili al Belgio e a cui quest'ultimo ha dato esecuzione, costituiscono un aiuto di Stato per la ristrutturazione, compatibile con il mercato comune.

Articolo 2

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 24 aprile 2007.

Per la Commissione
Jacques BARROT
Vicepresidente